



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України» (далі – проєкт наказу).

Просимо погодити проєкт наказу у найкоротший строк.

- Додатки: 1. Проєкт наказу на 23 арк. в 1 прим.;
2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу на 29 арк. в 1 прим.;
3. Копія повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Віта Пшенишна 351 48 58



Документ СЕД MIY IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1150159



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Змін до нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України

Відповідно до статей 3, 75, 78 та 110 Кодексу торговельного мореплавства України, пункту 49 плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 року № 747 «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»)» та з метою забезпечення безпеки мореплавства, **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України, що додаються.
2. Управлінню морського та річкового транспорту (Я. Ілясевич) забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
3. Сектору зовнішніх комунікацій забезпечити розміщення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.
4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.
5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

ID 1137260

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

_____ 2021 року № ____

ЗМІНИ,

що вносяться до нормативно-правових актів Міністерства транспорту України,
Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури
України

1. У Правилах плавання кораблів і суден у бухтах, на рейдах м. Севастополя і на підходах до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 05 вересня 2002 року № 626, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 жовтня 2002 року за № 834/7122 (зі змінами):

1) у розділі I:

пункт 1.3 доповнити з урахуванням алфавітного порядку новими абзацами такого змісту:

«вік – вік судна, виражений кількістю років з дати його поставлення»;

«нафта важких сортів – вантаж нафтового танкера, що визначений пунктом 2 правила 21 Додатка I до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL)»;

«нафтовий танкер – нафтовий танкер відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка I до MARPOL»;

«нафтовий танкер з одинарним корпусом – нафтоналивне судно, яке не відповідає вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, установленим правилами 19 і 28.6 Додатка I до MARPOL»;

«танкер для ШРР (шкідливих рідких речовин) – судно відповідно до визначення наведено у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

«танкер-хімовоз – судно, відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

у пункті 1.9:

абзац другий після слів «судно (корабель)» доповнити словами «, повідомлення капітану Севастопольського морського порту про виявлення суден, плавання яких у зоні дії ЦРПС заборонено»;

абзац четвертий після слів «забезпечення мореплавства» доповнити словами «, зокрема інформування суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ЦРРС»;

абзац шостий після слів «аварійно-рятувальним,» доповнити словами «пошуково-рятувальним,»;

після пункту 1.10 доповнити новим пунктом 1.11 такого змісту:

«1.11. Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових однокорпусних танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Плавання таким суднам дозволяється за розпорядженням капітана Севастопольського морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Нафтоналивним суднам, зазначеним у абзацах першому та другому цього пункту, дозволяється плавання виключно в акваторії морського порту за умов наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про

запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).».

У зв'язку з цим пункт 1.11 вважати пунктом 1.12;

у пункті 1.12 слово «Укрморрічінспекція» замінити словами «Морська адміністрація»;

2) у пункті 3.3 розділу III:

абзац сьомий після слова «тип,» доповнити словами «рік побудови,»;

після абзацу дванадцятого доповнити новим абзацом такого змісту:

«належність судна до нафтових танкерів з одинарним корпусом (для нафтових танкерів);».

У зв'язку з цим абзаци тринадцятий – тридцять третій вважати відповідно абзацами чотирнадцятим – тридцять четвертим;

абзац чотирнадцятий після слів «кількість вантажу» доповнити словами «, наявність нафти важких сортів (для нафтових танкерів);»;

3) пункт 5.1 розділу V після абзацу шостого доповнити новим абзацом такого змісту:

«інформації капітанів суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ЦРПС.».

У зв'язку з цим абзац сьомий вважати абзацом восьмим;

4) пункт 7.1 розділу VII доповнити новими абзацами такого змісту:

«У бухтах міста Севастополя забороняється лоцманське проведення однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Лоцманське проведення таких суден може бути здійснено за розпорядженням капітана Севастопольського морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

У бухтах міста Севастополя забороняється лоцманське проведення нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 –18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL

обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

У бухтах міста Севастополя дозволяється лоцманське проведення нафтоналивних суден, зазначених у абзацах другому та третьому цього пункту виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

У бухтах міста Севастополя забороняється лоцманське проведення танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).».

2. У Правилах плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 09 жовтня 2002 року № 721, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 16 грудня 2002 року за № 973/7261 (зі змінами):

1) у главі 1:

у пункті 1.4:

після абзацу сьомого доповнити новим абзацом такого змісту:

«Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL);».

У зв'язку цим абзаци восьмий – одинадцятий вважати відповідно абзацами дев'ятим – дванадцятим;

абзац дванадцятий виключити;

пункт 1.5 викласти в такій редакції:

«1.5. Нагляд (контроль) за дотриманням цих Правил здійснює Морська адміністрація.»;

пункт 1.6 доповнити новими абзацами такого змісту:

«У районах, зазначених у пункті 1.2 цих Правил, Керченський ЦРПС виконує такі функції:

виявлення суден на підходах до зони дії ЦРПС, установлення зв'язку з ними, отримання та реєстрація необхідних даних про кожне судно, повідомлення капітану Керченського морського порту про виявлення суден, плавання яких у зоні дії ЦРПС заборонено;

надання інформаційних послуг суднам, зокрема інформування суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ЦРПС;

радіолокаційний контроль руху суден;

надання суднам навігаційної допомоги (радіолокаційне проведення);

регулювання руху суден;

сприяння аварійно-рятувальним, пошуково-рятувальним, буксирним, днопоглиблювальним та іншим спеціальним роботам, що виконуються в зоні дії ЦРПС;

допомога в установленні зв'язку між суднами і береговими організаціями та службами з питань, що пов'язані із забезпеченням безпеки руху суден;

невідкладне інформування капітана Керченського морського порту в разі виявлення судна, плавання якого в зоні дії ЦРПС заборонено.»;

доповнити новими пунктами 1.8 та 1.9 такого змісту:

«1.8. У цих Правилах терміни вживаються в такому значенні:

вік – вік судна, виражений кількістю років з дати його поставлення;

нафта важких сортів – вантаж нафтового танкера, що визначений пунктом 2 правила 21 Додатка I до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL);

нафтовий танкер – нафтовий танкер відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка I до MARPOL;

нафтовий танкер з одинарним корпусом – нафтоналивне судно, яке не відповідає вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, установленим правилами 19 і 28.6 Додатка I до MARPOL

танкер для ШРП (шкідливих рідких речовин) – судно відповідно до визначення наведено у правилі 1 Додатка II до MARPOL;

танкер-хімовоз – судно, відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка II до MARPOL.

1.9. Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових однокорпусних танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також нафтових однокорпусних танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після настання дати поставлення судна, яка

визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Плавання таким судном дозволяється за розпорядженням капітана Керченського морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Нафтоналивним суднам, зазначеним у абзацах першому та другому цього пункту дозволяється плавання виключно в акваторії морського порту за умов наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил танкерів-хімовозів, танкерів для ШПР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).»;

2) у главі 2:

абзац перший пункту 2.1 доповнити реченням такого змісту: «Якщо інформацію про підхід отримано від судна, плавання якого в зоні дії цих Правил заборонено, ЦРПС зобов'язаний інформувати таке судно про заборону його плавання та невідкладно повідомити про це Службу капітана КМП.»;

у пункті 2.2:

абзац другий після слова «тип,» доповнити словами «рік побудови,»;

абзац шостий після слів «висоту борту,» доповнити словом «дедвейт,»;

після абзацу дванадцятого доповнити новими абзацами такого змісту:

«- належність судна до нафтових танкерів з одинарним корпусом (для нафтових танкерів);

- наявність нафти важких сортів (для нафтових танкерів).».

У зв'язку з цим абзаци тринадцятий – чотирнадцятий вважати відповідно абзацами п'ятнадцятим – шістнадцятим;

у пункті 2.5:

абзац другий після слів «номер ІМО» доповнити словами «, тип, рік побудови»;

абзац четвертий після слів «висота борту» доповнити словом «, дедвейт»;

після абзацу четвертого доповнити новими абзацами такого змісту:

«- належність судна до нафтових танкерів з одинарним корпусом (для нафтових танкерів);

- наявність нафти важких сортів (для нафтових танкерів);».

У зв'язку з цим абзаци п'ятий – одинадцятий вважати відповідно абзацами шостим – тринадцятим;

3) у пункті 3.39 глави 3 слова «Морської аварійно-рятувальної системи Мінінфраструктури України та її підрозділів» замінити словами «Морської пошуково-рятувальної служби»;

4) абзац п'ятий пункту 6.2 глави 6 після слів «аварійно-рятувальних» доповнити словами «і пошуково-рятувальних»;

5) у главі 7:

пункт 7.5 доповнити новими абзацами такого змісту:

«У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка І до MARPOL. Лоцманське проведення таких суден може бути здійснено за розпорядженням капітана Керченського морського порту лише у випадках,

якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщенні по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Дозволяється лоцманське проведення нафтоналивних суден, зазначених у абзацах другому та третьому цього пункту виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суднах діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).»;

в абзаці третьому пункту 7.13 слова «Морської аварійно-рятувальної системи Мінінфраструктури України та її підрозділів» замінити словами «Морської пошуково-рятувальної служби».

3. У Правилах плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 серпня 2007 року № 655, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 05 жовтня 2007 року за № 1150/14417:

1) у розділі 1:

пункт 1.3 доповнити з урахуванням алфавітного порядку новими абзацами такого змісту:

«вік – вік судна, виражений кількістю років з дати його поставлення»;

«нафта важких сортів – вантаж нафтового танкера, що визначений пунктом 2 правила 21 Додатка I до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL)»;

«нафтовий танкер – нафтовий танкер відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка I до MARPOL»;

«нафтовий танкер з одинарним корпусом – нафтоналивне судно, яке не відповідає вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, установленим правилами 19 і 28.6 Додатка I до MARPOL»;

«танкер для ШРР (шкідливих рідких речовин) – судно відповідно до визначення наведено у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

«танкер-хімовоз – судно, відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

після пункту 1.7 доповнити новим пунктом 1.8 такого змісту:

«1.8. Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових однокорпусних танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Плавання таким суднам дозволяється за розпорядженням капітана морського порту, в зоні нагляду за безпекою мореплавства якого поширюються його повноваження, лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщенні по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Нафтоналивним суднам, зазначеним у абзацах першому та другому цього пункту дозволяється плавання виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним

товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).

Дозволяється плавання по морським каналам БДЛК та ХМК танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що мають документи, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Правилами перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 04 квітня 2017 року № 126, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28 квітня 2017 року за № 556/30424 (правилами Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами) (Свідоцтво про допущення ВОПНВ) за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.».

У зв'язку з цим пункти 1.8 та 1.9 вважати відповідно пунктами 1.9 та 1.10;

2) у розділі 2:

у підпункті 2.3.4 пункту 2.3:

абзац другий після слова «тип» доповнити словами «, рік побудови»;

після абзацу десятого доповнити новим абзацом такого змісту:

«належність судна до нафтових танкерів з одинарним корпусом (для нафтових танкерів);».

У зв'язку з цим абзаци одинадцятий – чотирнадцятий вважати відповідно абзацами дванадцятим – п'ятнадцятим;

абзац дванадцятий після слів «кількість вантажу» доповнити словами «, наявність нафти важких сортів (для нафтових танкерів);»;

у підпункті 2.4.1 пункту 2.4:

підпункт «г» після слів «аварійно-рятувальних» доповнити словами «та пошуково-рятувальних»;

підпункт «д» після слів «комерційної інформації» доповнити словами «, зокрема інформування капітанів суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ПРРС»;

після підпункту «д» доповнити новим підпунктом «е» такого змісту:

«е) повідомлення капітану найближчого морського порту про виявлення суден, плавання яких у зоні дії ПРРС заборонено»;

3) підпункт 4.1.2 пункту 4.1 розділу 4 після абзацу першого доповнити новими абзацами такого змісту:

«У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Лоцманське проведення таких суден може бути здійснено за розпорядженням капітана морського порту, в зоні нагляду за безпекою мореплавства якого має початися лоцманське проведення, лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 –18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Дозволяється лоцманське проведення нафтоналивних суден, зазначених у абзацах другому та третьому цього пункту виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суднах діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі

змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).

Дозволяється лоцманське проведення по морським каналам БДЛК та ХМК танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, якщо вони мають документи, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Правилами перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 04 квітня 2017 року № 126, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28 квітня 2017 року за № 556/30424 (правилами Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами) (Свідоцтво про допущення ВОПНВ) за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства».

4. У Правилах плавання та лоцманського проведення суден у Феодосійській затоці, на рейдах Феодосійського морського порту та на підходах до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03 лютого 2009 року № 115, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 26 березня 2009 року за № 280/16296 (зі змінами):

1) у главі 1:

пункт 1.2 доповнити з урахуванням алфавітного порядку новими абзацами такого змісту:

«вік – вік судна, виражений кількістю років з дати його поставлення»;

«нафта важких сортів – вантаж нафтового танкера, що визначений пунктом 2 правила 21 Додатка I до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL)»;

«нафтовий танкер – нафтовий танкер відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка I до MARPOL»;

«нафтовий танкер з одинарним корпусом – нафтоналивне судно, яке не відповідає вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, установленим правилами 19 і 28.6 Додатка I до MARPOL»;

«танкер для ШРР (шкідливих рідких речовин) – судно відповідно до визначення наведено у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

«танкер-хімовоз – судно, відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка II до MARPOL;»;

у пункті 1.10:

абзац другий після слів «про кожне судно» доповнити словами «, повідомлення капітану Феодосійського морського порту про виявлення суден, плавання яких у зоні дії ПРПС заборонено»;

абзац третій після слів «послуг суднам» доповнити словами «, зокрема інформування капітанів суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ПРПС»;

абзац сьомий після слів «аварійно-рятувальним,» доповнити словами «пошуково-рятувальним,»;

2) у главі 3:

у пункті 3.4 після слів «які проходять» доповнити словами «або планують пройти»;

абзац другий пункту 3.5 після слів «регулювання руху суден» доповнити словами «, зокрема завчасно інформувати капітанів суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ПРПС»;

абзац п'ятий пункту 3.6 після слів «безпосередній небезпеці судноплавству» доповнити словами «, заборони плавання суден окремих категорій у зоні дії ПРПС»;

після пункту 3.7 доповнити новим пунктом 3.8 такого змісту:

«3.8. Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових однокорпусних танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Плавання таким суднам дозволяється за розпорядженням капітана Феодосійського морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Нафтоналивним суднам, зазначеним у абзацах першому та другому цього пункту дозволяється плавання виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил танкерів-хімовозів, танкерів для ШПР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).»;

3) у пункті 4.4 глави 4:

абзац другий після слова «тип» доповнити словами «, рік побудови»;

абзац дванадцятий після слів «кількість вантажу» доповнити словами «, наявність нафти важких сортів (для нафтових танкерів)»;

після абзацу дванадцятого доповнити новим абзацом такого змісту:

«належність судна до нафтових танкерів з одинарним корпусом (для нафтових танкерів);».

У зв'язку з цим абзаци тринадцятий та чотирнадцятий вважати відповідно абзацами чотирнадцятим та п'ятнадцятим;

4) абзац четвертий пункту 5.1 глави 5 після слів «аварійно-рятувальних» доповнити словами «та пошуково-рятувальних»;

5) у пункті 8.3 глави 8:

абзац другий після слів «назву судна,» доповнити словами «тип, рік побудови,»;

абзац восьмий викласти в такій редакції:

«найменування та кількість вантажу (окремо вказується наявність та кількість палубного вантажу), наявність нафти важких сортів (для нафтових танкерів);»;

після абзацу восьмого доповнити новим абзацом такого змісту:

«належність судна до нафтових танкерів з одинарним корпусом (для нафтових танкерів);».

У зв'язку з цим абзац дев'ятий вважати абзацом десятим;

б) доповнити пункт 10.2 глави 10 новими абзацами такого змісту:

«У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після настання дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Лоцманське проведення таких суден може бути здійснено за розпорядженням капітана Феодосійського морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 –18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщенні по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Дозволяється лоцманське проведення нафтоналивних суден, зазначених у абзацах другому та третьому цього пункту виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суднах діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій)

делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).».

5. У Правилах плавання та лоцманського проведення суден у зоні дії поста регулювання руху суден «Маріуполь», затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 25 липня 2012 року № 415, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 03 вересня 2012 року за № 1479/21791 (зі змінами):

1) у розділі I:

пункт 1.3 доповнити з урахуванням алфавітного порядку новими абзацами такого змісту:

«вік – вік судна, виражений кількістю років з дати його поставлення»;

«нафта важких сортів – вантаж нафтового танкера, що визначений пунктом 2 правила 21 Додатка I до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL)»;

«нафтовий танкер – нафтовий танкер відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка I до MARPOL»;

«нафтовий танкер з одинарним корпусом – нафтоналивне судно, яке не відповідає вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, установленим правилами 19 і 28.6 Додатка I до MARPOL»;

«танкер для ШРР (шкідливих рідких речовин) – судно відповідно до визначення наведено у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

«танкер-хімовоз – судно, відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

у пункті 1.9:

абзац другий після слів «про кожне судно» доповнити словами «, повідомлення капітану Маріупольського морського порту про виявлення суден, плавання яких у зоні дії ПРРС заборонено»;

абзац четвертий після слів «забезпечення мореплавства» доповнити словами «, зокрема інформування капітанів суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ПРРС»;

абзац шостий після слів «аварійно-рятувальним,» доповнити словами «пошуково-рятувальним,»;

після пункту 1.9 доповнити новим пунктом 1.10 такого змісту:

«1.10. Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових однокорпусних танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Плавання таким суднам дозволяється за розпорядженням капітана Феодосійського морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Нафтоналивним суднам, зазначеним у абзацах першому та другому цього пункту дозволяється плавання виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

Забороняється плавання в зоні дії цих Правил танкерів-хімовозів, танкерів для ШПР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).».

У зв'язку з цим пункт 1.10 вважати пунктом 1.11;

2) у розділі III:

пункт 3.3 після абзацу першого доповнити новим абзацом такого змісту:

«ППРС зобов'язаний завчасно інформувати капітанів суден окремих категорій про заборону їх плавання в зоні дії ППРС.».

У зв'язку з цим абзаци другий – четвертий вважати відповідно абзацами третім – п'ятим;

у пункті 3.5:

абзац третій після слова «тип,» доповнити словами «рік побудови,»;

після абзацу третього доповнити новим абзацом такого змісту:

«належність судна до нафтових танкерів з одинарним корпусом (для нафтових танкерів);».

У зв'язку з цим абзаци четвертий – двадцять п'ятий вважати відповідно абзацами п'ятим – двадцять шостим;

абзац дев'ятий після слів «кількість вантажу» доповнити словами «, наявність нафти важких сортів (для нафтових танкерів);»;

3) пункт 8.1 розділу VIII доповнити новими абзацами такого змісту:

«У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Лоцманське проведення таких суден може бути здійснено за розпорядженням капітана Маріупольського морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо

або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 –18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщенні по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Дозволяється лоцманське проведення нафтоналивних суден, зазначених у абзацах другому та третьому цього пункту виключно в акваторії морського порту за умови наявності у таких суднах діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

У зоні дії цих Правил забороняється лоцманське проведення танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).».

6. Підпункт 5 пункту 2 розділу II Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 632/23164, після слова «повноважень» доповнити словами «, зокрема розпоряджень про дозвіл на плавання і лоцманське обслуговування в установленій зоні дії правил плавання в районах інтенсивного судноплавства, заходження до порту і вихід із порту суден, яким ці плавання, обслуговування, заходження і вихід заборонені законодавством, у випадках, якщо судно перебуває в скрутному становищі та шукає порт-притулок або якщо судно без вантажу прямує до іншого порту на ремонт.».

7. У Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня

2013 року № 430, зареєстрованому у Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762:

1) у розділі I:

пункт 1.2 доповнити з урахуванням алфавітного порядку новими абзацами такого змісту:

«вік – вік судна, виражений кількістю років з дати його поставлення»;

«нафта важких сортів – вантаж нафтового танкера, що визначений пунктом 2 правила 21 Додатка I до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL)»;

«нафтовий танкер – нафтовий танкер відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка I до MARPOL»;

«нафтовий танкер з одинарним корпусом – нафтоналивне судно, яке не відповідає вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, установленим правилами 19 і 28.6 Додатка I до MARPOL»;

«танкер для ШРР (шкідливих рідких речовин) – судно відповідно до визначення наведено у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

«танкер-хімовоз – судно, відповідно до визначення, наведеного у правилі 1 Додатка II до MARPOL»;

після пункту 1.2 доповнити новим пунктом 1.3 такого змісту:

«1.3. Не допускається заходження в порт і вихід з порту однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL. Заходження таких суден в порт може бути здійснено за розпорядженням капітана морського порту, що погоджене з Морською адміністрацією та начальником морського порту лише у випадках, якщо судно перебуває у скрутному становищі та шукає порт-притулок. Вихід таких суден з порту може бути здійснено за розпорядженням капітана морського порту, що погоджене з Морською адміністрацією, лише у випадку, якщо судно без вантажу прямує до іншого порту на ремонт. Про заборону заходження в порт і виходу з порту капітанів і морських агентів таких суден інформує начальник морського порту, служби регулювання руху суден – капітан морського порту.

Не допускається заходження в порт і вихід з порту нафтових танкерів, які досягнули віку 25 років та більше після дати їх поставлення, дедвейтом 5000 або більше, але менше 20000 тонн або дедвейтом 20000 тонн або більше, які перевозять сиру нафту, нафтове паливо, важке дизельне паливо або мастильну олію як вантаж або 30000 тонн або більше, які перевозять інші види нафти і які відповідають вимогами Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 Додатка I до MARPOL обладнаних лише подвійним дном або подвійними бортами, які не використовуються для перевезення нафти і

розміщені по всій довжині вантажного танку або обладнані відсіками подвійного корпусу, які не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного танку, але не відповідають умовам для надання звільнення від вимог Правила 20.1.3 Додатка I до MARPOL.

Нафтоналивним суднам, зазначеним у абзацах першому та другому цього пункту дозволяється заходження в порт і вихід з порту за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства, а також відповідності вимогам схеми оцінювання їх стану, ухваленою резолюцією Міжнародної морської організації від 27 квітня 2001 року МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними резолюцією Міжнародної морської організації від 11 жовтня 2002 року МЕРС 99(48) та резолюцією Міжнародної морської організації від 04 грудня 2003 року МЕРС 112(50), що проводиться класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства.

Не допускається заходження в порт і вихід з порту танкерів-хімовозів, танкерів для ШРР, у тому числі змішаного «ріка-море» плавання дедвейтом 600 тонн та більше, що не мають документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Додатком II до MARPOL (Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом або Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом).»;

2) у розділі II:

у пункті 2.1:

у підпункті 1:

абзац третій після слова «тип» доповнити словами «і рік побудови»;

абзац чотирнадцятий після слів «вантажопідйомність судна» доповнити словом «дедвейт»,»;

підпункт 2 після абзацу першого доповнити новим абзацом такого змісту:

«рік побудови судна, відомості про те, чи є судно нафтовим танкером з одинарним корпусом, танкером-хімовозом, танкером для ШРР та про наявність вантажу нафти важких сортів (для нафтових танкерів);».

У зв'язку з цим абзаци другий – п'ятий вважати відповідно абзацами третім – шостим;

3) пункт 3.4 розділу III після абзацу першого доповнити новим абзацом такого змісту:

«Дозвіл на вихід однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше, що перевозять важкі сорти нафти, а також однокорпусних нафтових танкерів дедвейтом 600 тонн та більше й віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL, надається за окремим розпорядженням капітана морського порту, що погоджене з Морською адміністрацією, лише у випадку, якщо судно без вантажу прямує до іншого порту на ремонт.».

У зв'язку з цим абзац другий вважати абзацом третім.

8. Розділ 1 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12 липня 2004 року за № 872/9471, після пункту 1.15 доповнити новим пунктом 1.16 такого змісту:

«1.16. Дозволяється плавання в зоні дії цих Правил суден, що перевозять як вантаж сиру нафту у тому числі важких сортів, паливо нафтове, дизельне паливо у тому числі важке або мастильну олію, або як вантаж рослинні рідкі речовини (олія соняшникова, рапсова, соєва) за умови наявності у них документів, які підтверджують їх відповідність вимогам, що встановлені Правилами перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 04.04.2017 № 126, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.04.2017 за № 556/30424 (правилами Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами) за умови наявності у таких суден діючих документів, що видаються класифікаційним товариством (визнаною організацією), якому (якій) делеговано повноваження відповідно до чинного законодавства».

У зв'язку з цим пункти 1.16-1.23 вважати пунктами 1.17-1.24.

Начальник Управління
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛІЯСЕВИЧ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до нормативно-правових актів Міністерства
транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та
Міністерства інфраструктури України»

I. Визначення проблеми

Забруднення Світового океану нафтою та нафтопродуктами – одна з глобальних екологічних проблем. Велику шкоду морським екосистемам завдають морські перевезення. Танкерами перевозять щорічно близько 2 млрд тонн нафти та нафтопродуктів.

Найбільші втрати нафти пов'язані з її транспортуванням із районів добування. Аварійні ситуації, скид за борт танкерами промивних і баластних вод обумовлюють наявність постійних полів забруднення на трасах морських шляхів. Втрати відбуваються навіть у разі безаварійної роботи морського транспорту. Але під час аварій, коли може розлитися до 40–50 тис. тонн нафти, уражається поверхня площею близько 100 км².

16 березня 1978 року нафтоналивний танкер «Амосо Cadiz», що належав американській компанії «Амоко» сів на мілину в 5 км від узбережжя Бретані (Франція), і в кінцевому підсумку, розколовшись на три частини, затонув, внаслідок чого стався найбільший на той момент нафтовий розлив в історії. В результаті значно постраждало все узбережжя Бретані – майже 400 км.

24 березня 1989 року трапився розлив нафти з судна «Еххон Valdez», який заподіяв колосальний збиток морському середовищу і узбережжю Аляски, коли в море вилилося 41,5 тис. тонн нафти, утворивши нафтову пляму площею 28 тис. км².

Як короткочасні, так і довготривалі наслідки витоку нафти були всебічно розглянуті. Незабаром після аварії загинули тисячі тварин, найбільш достовірні оцінки визначають числа в 250 тис. морських птахів, як мінімум 2800 каланів, приблизно 12 річкових бобрів, 300 тюленів, 247 білоголових орланів і 22 косатки. Наслідки розливу нафти відчуються навіть сьогодні. Були відзначені скорочення чисельності популяції різних видів океанічних тварин, а також затримка росту популяції горбуші. У наступні роки відзначалася висока смертність серед каланів і качок, оскільки вони споживали їжу із забрудненого ґрунту.

Суд міста Анкорідж штату Аляска США зобов'язав компанію Еххон Mobil (власника судна «Еххон Valdez») виплатити 287 млн доларів США за фактичний збиток і 5 млрд доларів США штрафів. Сума штрафів дорівнювала сумі річного прибутку компанії в той час.

Після довгих судових спорів, що тривали десятки років, 27 серпня 2008 року компанія Еххон Mobil, все ж таки погодилася виплатити суму в 75% від штрафу в 507,5 млн доларів США. У червні 2009 року постановою федерального суду зобов'язала компанію виплатити додаткові 480 млн доларів США в якості відсотків за їх прострочені штрафні платежі.



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1150159

Протягом майже 20 років після морської аварії із судном «Eххон Valdez» група вчених університету Північної Кароліни встановила, що наслідки аварійної події відчуються набагато довше, ніж очікувалося. Команда оцінила, що для відновлення деяких видів арктичних мешканців буде потрібно 30 років.

Наслідки аварійної події підштовхнули світову спільноту до розробки міжнародно-правового документа, що визначає спільні заходи щодо запобігання подібних інцидентів в майбутньому і ефективній боротьбі з ними.

У 1990 році була розроблена в рамках Міжнародної морської організації та підписана Конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва (далі – Конвенція). Конвенція набула чинності в 1995 році.

У 2000 році був підписаний Протокол до Конвенції, що поширює її положення на запобігання розливів шкідливих хімічних речовин і боротьбу з такими розливами.

У листопаді 2002 року біля узбережжя Іспанії розламався і затонув однокорпусний нафтоналивний танкер «Prestige». У море потрапили 64 тис. тонн мазуту. В результаті аварійної події ураженими виявилися тисячі кілометрів Атлантичного узбережжя Європи, над ліквідацією наслідків аварії працювало 300 000 добровольців зі всієї Європи. Загальний збиток від катастрофи оцінюється в 4 млрд євро. На ліквідацію наслідків аварії витрачено 2,5 млн євро.

Судна, що експлуатуються у морських водах, піддаються значній корозії, що негативно впливає на міцність їх корпусів. Саме судна, вік яких понад 20 років, найчастіше перевіряють у всіх країнах світу, оскільки ризик аварійності таких суден значно більший, ніж нових, а наслідки від аварійних подій як те містить історія катастрофічні і тягнуться впродовж довгих десятиліть.

Враховуючи ризики, що несуть за собою аварійні події, саме із нафтоналивними суднами, Міжнародною морською організацією (далі – ІМО) постійно вводяться відповідні обмеження. Розуміючи наслідки аварійних подій та з метою недопущення таких подій у майбутньому правилом 1 Додатка І Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року (далі – Конвенція МАРПОЛ 73/78) визначено дати постачання нафтових однокорпусних танкерів, а мета визначення таких дат – спонукати судновласників оновлювати судна у відповідності до нових вимог, які спрямовані на недопущення забруднення навколишнього природного середовища.

Європейський Союз спрямував свою діяльність на виключення з експлуатації таких суден на водних шляхах та заборонив заходити до їх портів. Відповідні заходи передбачено Регламентом європейського парламенту і Ради (ЄС) № 530/2012 від 13 червня 2012 року про прискорене поетапне впровадження вимог щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом (далі – Регламент № 530/2012). Положення статті 4 цього Регламенту забороняють експлуатацію усіх нафтоналивних суден, крім нафтоналивних суден, якщо вони відповідають

вимогам щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції, встановленим Конвенцією МАРПОЛ 73/78.

Відповідно до статті 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію), Україна повинна гармонізувати своє законодавство, включаючи адміністративні, технічні та інші норми у галузі міжнародних морських перевезень, з відповідними нормами, прийнятими ЄС.

Більшість країн світу, що мають найбільшу тоннажність (кількість зареєстрованих суден), пішли шляхом оновлення суден, що ходять під їх прапором.

Наприклад, країна Беліз. Максимальний вік судна не повинен перевищувати 30 років. Реєструються всі типи суден, катери та яхти. Судновласником може бути компанія будь-якої країни.

Країна Мальта. Вік судна не більше 20 років, однак дозволяється реєстрація і більш старого судна, якщо уповноважений сюрвейєр (класифікаційне товариство) підтвердить задовільність технічного стану судна. Судновласником судна під мальтійським прапором повинна бути обов'язково мальтійська компанія, що звільняється від місцевих податків. Реєстрація під цим прапором вважається престижною, а заставне право Мальти задовольняє багато банків при видачі кредитів під заставу судна.

Острів Сент-Вінсент і о-ва Гренадіни. Без обмежень реєструють торговельні, рибальські судна, катери та яхти. Обмеження за віком – 22 роки. Для більш старих суден потрібно за рахунок судновласника провести огляд судна сюрвейєром, який визначає – реєструвати судно або відмовити в реєстрації. Сюрвейєр призначається за місцем знаходження судна.

Країна Панама. Обмеження за віком 20 років. Для більш старих суден потрібно сюрвейєрський детальний огляд за рахунок судновласника; сюрвейєр визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації. Реєструються всі типи суден, катери та яхти.

Багамські острови. Обмеження за віком 12 років і тоннаж не менше 1 600 реєстрових тонн. Має певні обмеження для риболовних суден.

Країна Ліберія. Реєструє тільки морські судна не менше як 1 600 нетто тоннажем у віці до 20 років. Судно старше 20 років підлягає сюрвейєрському огляду за рахунок судновласника; сюрвейєр визначає – реєструвати судно або відмовити в реєстрації.

Сейшельські острови. Обмеження за віком до 15 років. Обмеження щодо класифікаційних товариств – визнаються лише шість товариств. Російський морський реєстр судноплавства не визнається. Володіти судном може тільки компанія, що зареєстрована на Сейшелах.

Майже щомісяця в світі трапляються аварійні випадки із суднами, вік яких перевищує 20 років.

Останні роки в Україні мали місце аварійні події з суднами, вік яких перевищує 30 років (буксир «Паралель» у 2018 році та танкер «DELFI» у 2019 році – Чорне море, баржа «Профіт» у 2020 році – р. Дніпро).

Перелік зазначених країн не є вичерпним.

22 листопада 2019 року сталася аварійна морська подія з танкером-бункерувальником «DELFI», що призвело до забруднення Чорного моря в районі міста Одеси.

Ліквідація зазначеної аварійної події призвела до витрат понесених відповідними державними підприємствами.

Зокрема станом на 31 липня 2020 року ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») понесено витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 6 812 860,92 грн, а саме:

витрати на послуги буксиру «Володимир Іванов» з метою запобігання аваріям (катастрофам), локалізації, ліквідації аварій (катастроф), мінімізації їх наслідків у порядку негайного реагування на аварії (катастрофи) або загрозу їх виникнення у межах акваторії морського порту «Южний» у сумі 342 493,24 грн;

витрати з проведення моніторингових досліджень поверхневого шару морської води в районі затонулого судна, виконаних державною установою «Лабораторний центр Міністерства охорони здоров'я України на водному транспорті» за період з листопада 2019 року по липень 2020 року включно у сумі 45 720,81 грн;

витрати з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів та забруднюючих речовин, постановка та зняття бонових огорожень та інші роботи технічної служби Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 6 233 110,11 грн;

витрати на водолазні та промірні роботи, зокрема бонування, обстеження, вимірювання глибин дна водолазною службою Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 191 536,76 грн.

Зважаючи на викладене, ДП «АМПУ» в особі Одеської філії ДП «АМПУ» підготовлено та подано до Господарського суду Одеської області позовну заяву про відшкодування власником судна вказаних витрат (з урахуванням заяви про уточнення позовних вимог). Наразі триває розгляд судової справи № 916/2394/20.

Також варто зазначити що у згаданій операції брали участь сили та засоби ДП «АМПУ», казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба» (далі – КП «МПРС»), ДП «Морський торговельний порт «Южний» (далі – ДП «МТП «Южний»).

Зокрема, КП «МПРС» здійснювало постійне пошуково-рятувальне забезпечення аварійної морської події, яке проводилося відповідно до статутної діяльності з організації забезпечення функціонування та подальшого розвитку національної системи пошуку і рятування у морському пошуково-рятувальному районі України.

При цьому повідомляємо, що в рятуванні екіпажу судна «DELFI» брали участь представники обласної та міської влади і Військово-Морських Сил Збройних Сил України. За станом навколишнього природного середовища на місці аварійної морської події до цього часу спостерігає Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу. Однак станом на сьогодні зазначені органи влади не подавали Мінінфраструктури інформації щодо

витрат, пов'язаних із їх участю в рятуванні екіпажу вказаного судна чи наглядом за станом довкілля на місці аварійної морської події.

Крім того, Держекоінспекцією відповідно до Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 № 631 та Такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плаваючих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03.07.1995 № 484, за фактом забруднення морського середовища, внаслідок витоку нафтопродуктів із танкера «DELFI» проведено розрахунок збитків за забруднення морського середовища на суму 1 6310, 73 доларів США. За курсом валют Національного банку України – це 456 700,44 грн.

Крім того, впродовж 2013 – 2021 років у акваторіях морських портів України було виявлено ряд випадків забруднення з суден, зокрема:

2013 рік – танкер «THERESA» (прапор Тувалу), розлив пальмової олії. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 20 885,23 доларів США (17 0423,47 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2013 році);

2014 рік – танкер «SEN LION 1» (прапор Маршалові острови), розлив масло-водяної емульсії. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 1 083,06 доларів США (17 080, 27 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2014 році);

2015 рік – танкер «МЕКХАНІК SAZONOV» (прапор Російська Федерація), розлив соняшникової олії. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 20 885,23 доларів США (483 910,77 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2015 році).

Танкер «JUPITER» (прапор Тувалу), розлив пальмової олії. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 6 042,79 доларів США (140 004, 49 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2015 році);

2017 рік – судно «DILFI» (прапор Молдови), розлив нафтопродуктів. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 234,92 доларів США (6578 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2017 році);

2018 рік – танкер «LELI» (прапор Панама), розлив соняшникової олії. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 2 377,71 доларів США (66 575, 88 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2018 році);

2019 рік – танкер «ATLANTIC SYMPHONI» (прапор – Гонконг), розлив соняшникової олії. Ліквідація проводилась екіпажем судна.

Танкер «BALTIK MATINER» (прапор Мальта), розлив нафтопродуктів. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 3 079,19 доларів США (86 217,45 грн згідно з курсом валют НБУ у 2019 році).

2020 рік – танкер «STAVANGER» (прапор – Тувалу), розлив пальмової олії. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 13 891,18 доларів США (388 953,04 згідно з курсом валют НБУ у 2020 році);

Танкер «NEW CHALLENGE» (прапор Південна Корея), розлив рослинної олії. Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію забруднення 1 416,42

доларів США (39 659,82 грн).

За наявною інформацією причиною більшості забруднень стало наявність на судні застарілого обладнання і лише 10 % причиною був людський фактор.

Зміни, що пропонуються проектом наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України» (далі – проект наказу) спрямовані в першу чергу на імплементацію положень Регламенту № 530/2012 з метою підвищення вимог безпеки судноплавства шляхом установлення вимог, що забороняють плавання нафтових танкерів, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, що встановлені правилами 19 і 28 Додатка I до Конвенції МАРПОЛ, та віком 25 років та більше після дати постачання судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до Конвенції МАРПОЛ, а також покращення позицій прапору України у світі (виходу українського прапору з «чорного списку» Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) та оновлення віку суден, що ходять під українським прапором).

Очікуваними перевагами запровадження таких змін є зменшення несприятливого впливу на морське середовище та здоров'я людини, підвищення рівня екологічної безпеки та безпеки мореплавства в цілому.

Слід розуміти, що сьогодні в Україні відсутня система прогнозу впливу забруднення від нафтопродуктів та інших забруднюючих речовин, що перевозяться морем, на навколишнє природне середовище. Тому в даному випадку слід використовувати дослідження, що проводяться в світі. Інформація щодо таких досліджень змушує замислитися представників державних органів всього світу над проблемами забруднень від транспорту та спонукає вживати всі необхідні заходи попередження виникнення такого забруднення.

Відповідно до Закону України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» є досягнення доброго стану довкілля шляхом запровадження екосистемного підходу до всіх напрямів соціально-економічного розвитку України з метою забезпечення конституційного права кожного громадянина України на чисте та безпечне довкілля, впровадження збалансованого природокористування і збереження та відновлення природних екосистем.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкти господарювання	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва		+

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

- встановлення вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних однокорпусних суден і заборони транспортування морськими та внутрішніми водними шляхами України до/із морських портів, прибережних морських терміналів України важких нафтопродуктів в однокорпусних нафтових танкерах;
- зменшення несприятливого впливу на морське середовище та здоров'я людини;
- покращення умов судноплавства для суден під українським прапором;
- підвищення рівня екологічної безпеки та безпеки мореплавства;
- запровадження у національному законодавстві України вимог Конвенції МАРПОЛ 73/78;
- імплементація Регламенту № 530/2012.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутність вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних однокорпусних суден і заборони транспортування морськими та внутрішніми водними шляхами України до/із морських портів, прибережних морських терміналів України важких нафтопродуктів в однокорпусних нафтових танкерах, що збільшує ймовірність загрози забруднення морського середовища нафтопродуктами, ставить під загрозу діяльність суб'єктів господарювання, які оперують суднами, вік, яких переступив гранично допустиму межу, у тому числі щодо збільшення фінансового навантаження у разі непередбачуваних затримок таких суден в морських портах заходу, а також унеможливорює виконання зобов'язань, взятих Україною відповідно до Угоди про асоціацію та Конвенції МАРПОЛ 73/78. Постійно існують ризики щодо можливих витрат зі сторони державних підприємств на ліквідацію аварійних морських подій, що можуть виникнути із

	нафтоналивними суднами, вік яких понад 25 років.
Альтернатива 2. Прийняття проекту наказу	Реалізація наказу дасть змогу підвищити рівень безпеки перевезень нафтопродуктів морським транспортом. Дозволить в найближчій перспективі залучити під український прапор «молодий» флот, що позитивно вплине на рівень безпеки експлуатації українських суден, дозволить створити безпечні умови роботи для екіпажів таких суден, а також зменшить фінансове навантаження на власників таких суден, у зв'язку з непередбачуваними затримками у портах. А також, позитивно впливатиме на екологію та навколишнє природне середовище, знижуючи рівень небезпеки техногенного характеру. Зменшить ризики щодо можливих витрат зі сторони державних підприємств на ліквідацію аварійних морських подій, що можуть виникнути із нафтоналивними суднами, вік яких понад 25 років.

Інші способи, що не передбачають прийняття регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Врегулювання відносин, пов'язаних із використанням нафтових танкерів, що не відповідають вимогам правил Конвенції МАРПОЛ 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів, під час здійснення ними перевезення нафтопродуктів та заходження/виходу до/із порту, є оптимальним способом досягнення цілей.

Отже, враховуючи зазначене, запропонована альтернатива 2 є найбільш доцільною для сфери інтересів держави, громадян та суб'єктів господарювання.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Витрати на ліквідацію наслідків аварійної події з судном «DELFI» суб'єкти великого підприємництва 6 812 860,92 грн з ПДВ*

		Витрати на компенсацію збитків від аварійної події з судном «DELFI» суб'єкти великого підприємництва 456 700,44 грн.** Витрати на локалізацію та ліквідацію розливів у акваторіях морських портів України 1 211 899,45 грн. ***
Альтернатива 2. Прийняття проєкту наказу	Підвищення рівня безпеки перевезень морським транспортом, виконання міжнародних зобов'язань, взятих Україною відповідно до Угоди про асоціацію та Конвенції MARPOL 73/78	Витрат з державного бюджету не передбачається. Витрати на ознайомлення із проєктом регуляторного акта складатимуть розрахунково: 36,11 грн*10 осіб = 361, 10 грн.

* Станом на 31.07.2020 ДП «АМПУ» понесено відповідні витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 6 812 860,92 грн, а саме:

витрати на послуги буксиру «Володимир Іванов» з метою запобігання аваріям (катастрофам), локалізації, ліквідації аварій (катастроф), мінімізації їх наслідків у порядку негайного реагування на аварії (катастрофи) або загрозу їх виникнення у межах акваторії морського порту «Южний» у сумі 342 493,24 грн;

витрати з проведення моніторингових досліджень поверхневого шару морської води в районі затонулого судна, виконаних державною установою «Лабораторний центр Міністерства охорони здоров'я України на водному транспорті» за період з листопада 2019 року по липень 2020 року включно у сумі 45 720,81 грн;

витрати з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів та забруднюючих речовин, постановка та зняття бонових огорожень та інші роботи технічної служби Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 6 233 110,11 грн;

витрати на водолазні та промірні роботи, зокрема бонування, обстеження, вимірювання глибин дна водолазною службою Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 191 536,76 грн.

При цьому слід розуміти:

1. З питання коштів, витрачених на проведення аварійно-рятувальних робіт під час аварійної морської події та усунення її наслідків, а також джерел фінансування, за наявною в Мінінфраструктури інформацією від ДП «АМПУ», зазначаємо, що

буксири «Австралія» та «Біг», які були залучені до аварійно-рятувальної операції під час аварійної морської події відповідно до розпорядження капітана Одеського морського порту та за погодженням оперативного штабу, належать приватним компаніям, які за компенсацією витрат не зверталися.

Повідомляємо, що Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) звернулася до вказаних компаній з проханням надати інформацію щодо коштів, витрачених на проведення аварійно-рятувальних робіт під час аварійної морської події та усунення її наслідків.

Станом на сьогодні Морська адміністрація не отримала відповіді на вказані запити.

2. Повідомляємо, що у згаданій операції брали участь сили та засоби ДП «АМПУ», КП «МПРС», ДП «МТП «Южний».

Зокрема, КП «МПРС» здійснювало постійне пошуково-рятувальне забезпечення аварійної морської події, яке проводилося відповідно до статутної діяльності з організації забезпечення функціонування та подальшого розвитку національної системи пошуку і рятування у морському пошуково-рятувальному районі України, що передбачене пунктом 2 постанови Кабінету Міністрів України від 20.10.2011 № 1069 «Про забезпечення функціонування єдиної системи пошуку і рятування на морі».

Фінансування вказаної діяльності здійснюється за рахунок частини коштів корабельного збору, що отримує КП «МПРС» від ДП «АМПУ» відповідно до вимог пункту 5 постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі».

Проте виконання обов'язків щодо здійснення пошуково-рятувальних операцій у морі є публічно-правовим обов'язком держави та її компетентних органів відповідно до статті 98 Конвенції ООН з морського права 1982 р., пункту 2.1.1 Глави 2 Додатка до Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 р., Правила 7 Глави V Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. та статті 5 Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі 1998 р.

При цьому повідомляємо, що в рятуванні екіпажу судна «DELFI» брали участь представники обласної та міської влади і Військово-Морських Сил Збройних Сил України. За станом навколишнього природного середовища на місці аварійної морської події до цього часу спостерігає Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу. Однак станом на сьогодні зазначені органи влади не подавали Мінінфраструктури інформації щодо витрат, пов'язаних із їх участю в рятуванні екіпажу вказаного судна чи наглядом за станом довкілля на місці аварійної морської події;

**** Витрати збитків за забруднення морського середовища, що нараховуються Держекоінспекцією відповідно до вимог чинного законодавства;**

***** Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію інших забруднень у акваторіях морських портів України за останні 5 років, починаючи з 2015 року.**

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Зростання рівня загрози виникнення розливів нафти та забруднення

		навколишнього середовища
Альтернатива 2. Прийняття проєкту наказу	Зменшення ймовірності виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища	-

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	5	-	-	5*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	100	-	-	100

**Кількість судновласників – суб'єктів господарювання, які є власниками відповідної кількості однокорпусних нафтових танкерів під прапором України*

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Витрати у зв'язку із простоем судна через затримання у порту Суб'єкти середнього підприємництва 390 000 грн* Витрати на реєстрацію у Державному судновому реєстрі України Суб'єкти середнього підприємництва 70 560 грн.***
Альтернатива 2.	Підвищення рівня безпеки перевезень	Витрати на придбання судна б/в

Прийняття проекту наказу	морським транспортом та покращення міжнародного іміджу і конкурентоспроможності судноплавства України	Суб'єкти середнього підприємництва 79 500 000 грн** Витрати на реєстрацію у Державному судовому реєстрі України Суб'єкти середнього підприємництва 70 560 грн****
--------------------------	---	--

* Середня статистична добова вартість простою судна через затримання у зв'язку з невиконанням вимог міжнародного законодавства у сфері безпеки та попередження забруднення взята із діапазону 280 000-500 000 грн.;

** Для забезпечення потреб судновласників (суб'єктів середнього підприємництва) необхідно буде купувати нові або судна, що були у використанні (далі – судна б/в), але їх вік є меншим ніж 25 років.

За інформацією із мережі інтернет нафтоналивні судна (танкери) з подвійним корпусом (оскільки з 1996 року будуються тільки з подвійним корпусом) віком 5-15 років коштують в діапазоні 1,5-4,5 млн доларів США. Для зручності розрахунку беремо 3,0 млн доларів США. За нинішнім курсом валют Національного банку України це 79 500 000 грн.

У разі придбання судновласником судна б/в, окупність такого судна приблизно 5-10 років в залежності від об'єму товару та технічної оснащеності судна з моменту побудови.

Тобто судновласники, здійснивши аналіз товару на ринку України можуть придбати судно, яке вже зможе окупитися через 7,5 років. При цьому в разі зменшується ймовірність виникнення аварійних ситуацій;

*** Витрати, які будуть понесення судновласником у випадку реєстрації судна, що вже було у користуванні (віком понад 10 років). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судовому реєстрі України;

**** Витрати, які будуть понесення судновласником у випадку реєстрації нафтоналивного судна б/в (віком 10 років і більше). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судовому реєстрі України.

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Суб'єкти середнього підприємництва та суб'єкти 460 560 грн.

Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання	Суб'єкти середнього підприємництва та суб'єкти 79 570 560 грн
--	--

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Зростання рівня загрози виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища
Альтернатива 2. Прийняття проекту наказу	4	Врегулювання відносин, пов'язаних із використанням нафтових танкерів, що відповідають вимогам правил Конвенції МАРПОЛ 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів, під час здійснення ними перевезення нафтопродуктів та здійснення заходження/виходу до/із порту. Виконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною відповідно до Угоди про асоціацію та Конвенції МАРПОЛ 73/78

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує	-	Збільшення ймовірності виникнення	Вигоди відсутні, витрати постійно збільшуватимуться

на цей час		розливів нафти та забруднення навколишнього середовища	
Альтернатива 2. Прийняття проєкту наказу	Запровадження вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для однокорпусних нафтових танкерів	Витрати, пов'язані з придбанням танкерів, що відповідають вимогам правил Конвенції МАРПОЛ 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів	Витрати є невеликими з огляду на значний позитивний очікуваний ефект від реалізації альтернативи 2

Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано недоцільною	Відсутні
Прийняття проєкту наказу	Підвищення рівня безпеки перевезень нафтопродуктів водним транспортом	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми з боку держави, є прийняття запропонованого регуляторного акта.

Україна відповідно до Угоди про асоціацію гармонізує своє законодавство, включаючи адміністративні, технічні та інші норми у галузі міжнародних морських перевезень, з відповідними нормами, прийнятими ЄС, а саме Регламентом № 530/2012.

Проектом наказу пропонується встановити норми, що забороняють плавання нафтових танкерів, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, що встановлені правилами 19 і 28 Додатка I до Конвенції МАРПОЛ 73/78, та віком 25 років та більше після дати постачання судна, яка визначається пунктами 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до Конвенції МАРПОЛ 73/78.

Для впровадження проекту наказу необхідно здійснити такі організаційні заходи як забезпечення інформування судновласників, судноплавних компаній, підприємств, установ і організацій морського та річкового транспорту про вимоги проекту наказу шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Для впровадження та виконання наказу органи виконавчої влади не будуть нести додаткових витрат.

Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта додається.

Прийняття регуляторного акта сприятиме підвищенню рівня безпеки на морському транспорті, урегулює питання здійснення заходження/виходу нафтових танкерів, що не відповідають вимогам правил Конвенції МАРПОЛ 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна, до порту.

Також, Україна відповідно до Угоди про асоціацію гармонізує своє законодавство, включаючи адміністративні, технічні та інші норми у галузі міжнародних морських перевезень, з відповідними нормами, прийнятими ЄС, а саме Регламентом № 530/2012.

Зменшиться ймовірність виникнення аварійних подій, що позитивно вплине на навколишнє природне середовище.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Реалізація регуляторного акта, у разі його прийняття, буде характеризуватися такими чинниками:

1) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів, пов'язаних із дією регуляторного акта;

2) кількість суб'єктів господарювання, на яких розповсюджується дія акта – 5 (кількість однокорпусних нафтових танкерів під прапором України;

3) рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта – середній, оскільки проєкт регуляторного акта та відповідний аналіз регуляторного впливу розміщений на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність»;

4) розмір коштів і часу, що необхідно буде витратити суб'єктам господарювання та/або фізичним особам, для виконання вимог регуляторного акта;

5) кількість звернень/скарг від суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта;

6) кількість виявлених порушень під час перевезень нафтопродуктів суднами, що не відповідають вимогам правил Конвенції МАРПОЛ 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів – зменшиться;

7) кількість нафтових танкерів віком менше 25 років – збільшиться.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через один рік після набрання чинності наказу.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через два роки після проведення базового відстеження.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися один раз на три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього наказу.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2021 р.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту

До розрахунку витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва були взято до уваги:

кількість суб'єктів господарювання середнього підприємництва на морському та річковому транспорті України відповідно до даних, взятих із листа державного підприємства «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» від 08.11.2021 № 23.6-1908, що здійснює технічний нагляд за суднами – 5 суб'єктів;

кількість суден у кожного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – по одному судну;

Витрати у разі не впровадження дії регуляторного акта

1. Витрати у зв'язку із простоєм судна через затримання у порту

Середня статистична добова вартість простою судна через затримання у зв'язку з невиконанням вимог міжнародного законодавства у сфері безпеки та попередження забруднення – 280 000-500 000 грн. Для розрахунку взято 390 000 грн.

2. Витрати на реєстрацію у Державному судовому реєстрі України

Витрати, які будуть понесені судновласником (суб'єктом господарювання середнього підприємництва) у випадку реєстрації судна, що вже було у користуванні (віком понад 10 років). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судовому реєстрі України становить 70 560 грн. (для нафтового танкера, довжиною 110 м, шириною, 13,5 м, тоннажністю, 5 000 регістрових тон).

Витрати у зв'язку з впровадженням дії регуляторного акта

1. Витрати на придбання (побудову) нового судна для одного суб'єкта середнього підприємництва.

Для забезпечення потреб судновласників (суб'єктів середнього підприємництва) необхідно буде купувати нафтоналивні судна (танкери), що були у використанні, але їх вік є меншим ніж 25 років (далі – судна б/в).

За інформацією із мережі інтернет (аналізу ринку продажу нафтоналивних суден) нафтоналивні судна (танкери) з подвійним корпусом (оскільки з 1996 року будуються тільки з подвійним корпусом) віком 5-15 років коштують в діапазоні 1,5-4,5 млн доларів США. Для зручності розрахунку взято середню цифру 3,0 млн доларів США. За нинішнім курсом валют Національного банку України це 79 500 000 грн.



Документ придбаний судновласником судна б/в, окупність такого судна

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1150159

приблизно 5-10 років в залежності від об'єму товару та технічної оснащеності судна з моменту побудови.

Тобто судновласники, здійснивши аналіз товару на ринку України можуть придбати судно, яке вже зможе окупитися через 7,5 років. При цьому в разі зменшується ймовірність виникнення аварійних ситуацій, забруднення навколишнього природного середовища України та витрат на ліквідацію таких забруднень.

2. Витрати на реєстрацію одного судна у Державному судновому реєстрі України.

Витрати, які будуть понесені судновласником у випадку реєстрації судна б/в (віком до 5 - 10 років). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України становить так само як і для суден старше 10 років – 70 560 грн.

Витрати у разі не впровадження дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень. <i>(Витрати у зв'язку із простоем судна через затримання у порту)</i>	Суб'єкти середнього підприємництва 390 000 грн.	Суб'єкти середнього підприємництва 1 950 000 грн.
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо),	Відсутні	Відсутні

	гривень		
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень (Витрати на реєстрацію у Державному судовому реєстрі України)	Суб'єкти середнього підприємництва 70 560 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 352 800 грн
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	Суб'єкти середнього підприємництва 460 560 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 2 302 800
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Суб'єкти середнього підприємництва 5	Суб'єкти середнього підприємництва 6
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Суб'єкти середнього підприємництва 2 302 800 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 13 816 800 грн

Витрати у зв'язку з впровадженням дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За рік	За п'ять років
------------------	---------	--------	----------------

1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень <i>(Витрати на придбання (побудову) нового судна для одного суб'єкта середнього підприємництва)</i>	Суб'єкти середнього підприємництва 79 500 000 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 397 500 000 грн
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень. Витрати	Відсутні	Відсутні
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень <i>(Витрати на реєстрацію одного судна у Державному судновому реєстрі України)</i>	Суб'єкти середнього підприємництва 70 560 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 352 800 грн

6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	Суб'єкти середнього підприємництва 79 570 560 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 397 852 800 грн
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Суб'єкти середнього підприємництва 5	Суб'єкти середнього підприємництва 6
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Суб'єкти середнього підприємництва 397 852 800 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 2 387 116 800 грн

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Витрати у разі не впровадження дії регуляторного акта

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адміністрування	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні

м заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)				
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень (Витрати на реєстрацію у Державному судновому реєстрі України)	70 560 грн	Відсутні	Відсутні	352 800 грн

Витрати у зв'язку з впровадженням дії регуляторного акта

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів	Витрати на оплату штрафни	Разом за рік	Витрати за п'ять років
------------	------------------------------------	---------------------------	--------------	------------------------

	державного нагляду (контролю) (за рік)	х санкцій та усунення виявлени х порушень (за рік)		
Витрати, пов'язані з адміністрування м заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
Витрати на отримання адміністративни х послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обо в'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень (Витрати на реєстрацію у	70 560 грн	Відсутні	Відсутні	352 800 грн

<i>Державному судновому реєстрі України)</i>				
--	--	--	--	--

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього
підприємництва

22 листопада 2019 року сталася аварійна морська подія з танкером-бункерувальником «DELFI», що призвело до забруднення Чорного моря в районі міста Одеси.

Ліквідація зазначеної аварійної події призвела до витрат понесених відповідними державними підприємствами.

Станом на 31 липня 2020 року ДП «Адміністрація морських портів України» понесено витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 6 812 860,92 грн, а саме:

витрати на послуги буксиру «Володимир Іванов» з метою запобігання аваріям (катастрофам), локалізації, ліквідації аварій (катастроф), мінімізації їх наслідків у порядку негайного реагування на аварії (катастрофи) або загрозу їх виникнення у межах акваторії морського порту «Южний» у сумі 342 493,24 грн;

витрати з проведення моніторингових досліджень поверхневого шару морської води в районі затонулого судна, виконаних державною установою «Лабораторний центр Міністерства охорони здоров'я України на водному транспорті» за період з листопада 2019 року по липень 2020 року включно у сумі 45 720,81 грн;

витрати з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів та забруднюючих речовин, постановка та зняття бонових огорожень та інші роботи технічної служби Одеської філії ДП «Адміністрація морських портів України» у сумі 6 233 110,11 грн;

витрати на водолазні та промірні роботи, зокрема бонування, обстеження, вимірювання глибин дна водолазною службою Одеської філії ДП «Адміністрація морських портів України» у сумі 191 536,76 грн.

Витрати ДП «АМПУ» на локалізацію та ліквідацію інших забруднень у акваторіях морських портів України за останні 5 років, починаючи з 2015 року, склали 1 211 899,45 грн.

У разі прийняття регуляторного акта буде понесено витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта на загальну суму 361,1 грн.

ДП «Адміністрація морських портів України»

Процедура регулювання суб'єктів	Планові витрати часу на	Вартість часу співробітні	Оцінка кількості процедур	Оцінка кількості суб'єктів,	Витрати на адміністрування
---------------------------------	-------------------------	---------------------------	---------------------------	-----------------------------	----------------------------



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

ID 1150159

великого і середнього підприємств а (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	процедуру	ка органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	за рік, що припадають на одного суб'єкта	що підпадають під дію процедури регулювання	регулювання (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання					
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: камеральні виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного					

окремого рішення суб'єктами господарювання					
6. Підготовка звітності за результатами регулювання					
7. Інші адміністративні процедури (Витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта):	1 год.	36,11 грн.	1	5	180,55 грн.
Разом за рік	1 год.	36,11 грн.	1	5	180,55 грн.
Сумарно за п'ять років	5 год.	36,11 грн.	5	6	1083,30 грн.

Держекоінспекцією відповідно до Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 № 631 та Такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03.07.1995 № 484, за фактом забруднення морського середовища, внаслідок витоку нафтопродуктів із танкера «DELFI» проведено розрахунок збитків за забруднення морського середовища на суму 16 310, 73 доларів США. За курсом валют Національного банку України це 456700,44 грн.

Державна екологічна інспекція України

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування * (за рік), гривень
---	-----------------------------------	---	--	---	--

суб'єкта господарювання)		плата)			
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання					
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: камеральні виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання					

6. Підготовка звітності за результатами регулювання					
.7. Інші адміністративні і процедури (Витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта):	1 год.	36,11 грн.	1	5	180,55 грн.
Разом за рік	1 год.	36,11 грн.	1	5	180,55 грн
Сумарно за п'ять років	5 год.	36,11 грн.	5	6	1083,30 грн

