



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» повторно надсилає на погодження проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро» (далі – проєкт акта) з урахуванням зауважень, наданих рішеннями Державної регуляторної служби України від 03.06.2021 № 277 та від 23.10.2021 № 509, а також у робочому порядку.

- Додатки: 1. Проєкт акта на 29 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу на 13 арк.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення 1 арк.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Оксана Чеваль 351 41 87



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Дійсний з 25.05.2021 по 24.05.2023

Міністерство інфраструктури України



5559/46/14-21 від 22.12.2021



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№

Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро

Відповідно до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України, пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, на виконання пункту 1839 плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106, з метою забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів пасажирськими суднами ро-ро та підвищення живучості таких суден у разі пошкодження під час аварійної морської події **н а к а з у ю**:

1. Затвердити Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що додаються.
2. Управлінню морського та річкового транспорту (Я. Іляевич) забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
3. Сектору зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.
4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.
5. Установити, що Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, затвержені цим наказом, застосовуються з 01 січня 2023 року до суден, зареєстрованих в Державному судовому реєстрі України до набрання ним чинності.



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

ID 1161884

6. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
інфраструктури України
№ _____

ВИМОГИ щодо остійності пасажирських суден ро-ро

І. Загальні положення

1. Ці Вимоги встановлюють уніфіковані особливі вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що підвищить рівень живучості таких суден у разі пошкодження під час аварії та забезпечить високий рівень безпеки пасажирів, екіпажу та вантажів на морському транспорті.

2. У цих Вимогах терміни вживаються в такому значенні:

визнана організація – юридична особа (класифікаційне товариство), яка на підставі двосторонньої угоди з Морською адміністрацією надає послуги з огляду пасажирських суден ро-ро та видає свідоцтва згідно з цими Вимогами;

висота істотних хвиль (h_s) – середня висота однієї третини найвищих хвиль, що спостерігається за встановлений період;

залишковий надводний борт (f_r) – мінімальна відстань між пошкодженою палубою ро-ро і найвищою ватерлінією в місці пошкодження без урахування наслідків від можливої кількості накопиченої морської води на пошкодженій палубі ро-ро;

існуюче судно – судно, що не є новим судном;

Конвенція СОЛАС – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі;

міжнародний рейс – морський рейс з порту України до порту поза межами України або навпаки;

нове судно – судно, киль якого було закладено або яке перебувало на аналогічному етапі побудови 1 жовтня 2004 року або після цієї дати. Аналогічний етап побудови – це етап, на якому починається будівництво, яке може бути ідентифіковане з певним судном, та розпочато збирання такого судна з використанням не менше ніж 50 тон або 1 відсотка розрахункової маси конструктивного матеріалу, залежно від того, яке значення менше;

остійність судна – здатність судна протистояти зовнішнім силам, що порушують його рівновагу, і повертатися у вихідне положення рівноваги, коли дія цих сил припиняється;

пасажир – будь-яка особа, крім капітана та членів екіпажу або інших осіб, найнятих або зайнятих на будь-яких посадах на борту судна для потреб такого судна, за винятком дітей віком до 1 року;



Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1104661

пасажирське судно ро-ро – судно, що перевозить понад 12 пасажирів, має вантажні приміщення ро-ро або приміщення спеціальних категорій відповідно до Правил II-2/3 Конвенції СОЛАС;

приймаюча держава – держава-член, до/з портів якої пасажирське судно ро-ро здійснює регулярні перевезення;

регулярні перевезення – серія рейсів пасажирського судна ро-ро, які забезпечують сполучення між двома або більше портами та під час яких судно експлуатується відповідно до опублікованого розкладу або з настільки регулярними чи частими рейсами, що вони можуть бути визначені як систематичні перевезення;

Свідоцтво про безпеку пасажирського судна – документ, що підтверджує відповідність пасажирського судна ро-ро особливим вимогам щодо остійності, які встановлені цими Вимогами;

Стандарт СОЛАС – вимоги до пасажирських суден ро-ро наведені в Правилі II-I/B/8 «Остійність пасажирських суден у пошкодженому стані» Конвенції СОЛАС;

Інші терміни зазначені у цих Вимогах вживаються у значеннях наведених у Законі України «Про внутрішній водний транспорт».

3. Ці Вимоги застосовуються до всіх пасажирських суден ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до/з портів України, незалежно від їхнього прапора у міжнародних рейсах.

4. Висота істотних хвиль (h_s) застосовується для визначення висоти води на палубі, призначеній для перевезення автомобілів, відповідно до особливих вимог щодо остійності. Числові значення висоти істотних хвиль повинні бути такими, що не перевищуються з імовірністю понад 10 відсотків.

5. Морські райони Чорного та Азовського морів у межах виключної морської економічної зони України та застосовні значення висоти істотних хвиль для районів, які перетинають пасажирські судна ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до (з) портів України, наведено в додатку 1 до цих Вимог.

Якщо рейс регулярних перевезень проходить через морські райони, що знаходяться під юрисдикцією іншої держави, показники висоти істотних хвиль у відповідних морських районах узгоджуються між Морською адміністрацією та компетентними органами держави, через морські райони якої проходить судно під час рейсу, з урахуванням показників, наведених у додатку 1 до цих Вимог.

Якщо судно під час рейсу перетинає більш ніж один морський район, судно повинно відповідати всім особливим вимогам щодо остійності для найбільшого показника висоти істотних хвиль таких районів.

6. Інформація про морські райони Чорного та Азовського морів відповідно до висоти істотних хвиль розміщується на офіційному вебсайті Морської адміністрації.

7. Пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I цих Вимог, незалежно від вимог, що встановлені Стандартом СОЛАС стосовно поділу на водонепроникні відсіки та остійності в пошкодженому стані, повинні відповідати особливим вимогам щодо остійності, що зазначені в розділі II цих Вимог.

8. Пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I цих Вимог, що експлуатуються виключно в морських районах, де висота істотних хвиль дорівнює чи не перевищує 1,5 метра, можуть відповідати лише вимогам, установленим Стандартом СОЛАС стосовно поділу на водонепроникні відсіки та остійності в пошкодженому стані.

9. Під час застосування особливих вимог щодо остійності Морська адміністрація та визнані організації повинні керуватися результатами випробувань, проведених відповідно до методу модельного випробування, наведеного в додатку 2 до цих Вимог.

Морська адміністрація доводить до відома визнаних організацій інформацію щодо застосування процедур, наведених у цих Вимогах, у порядку встановленому двосторонніми угодами, укладеними між Морською адміністрацією та визнаними організаціями.

10. Відповідність пасажирського судна ро-ро цим Вимогам підтверджується Свідоцтвом про безпеку пасажирського судна і є дійсною протягом усього періоду експлуатації судна в морських районах з аналогічним або нижчим значенням висоти істотних хвиль.

Для здійснення міжнародних регулярних пасажирських перевезень усі нові та існуючі пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I цих Вимог, повинні отримати Свідоцтво про безпеку пасажирського судна.

11. Визнані організації на підставі задовільних результатів проведеного огляду судна видають українським суднам Свідоцтво про безпеку пасажирського судна, відповідно до цих Вимог.

Форма Свідоцтва про безпеку пасажирського судна для українського пасажирського судна ро-ро наведена в додатку 3 до цих Вимог.

12. Якщо судноплавна компанія, судна якої здійснюють регулярні перевезення протягом усього року, має намір ввести в експлуатацію на тій самій лінії на короткий період додаткові пасажирські судна ро-ро, вона повинна повідомити про це Морську адміністрацію не пізніше, ніж за 30 діб до початку використання таких суден у рейсах.

У випадках, коли внаслідок непередбачуваних обставин (у зв'язку з пошкодженням судна чи поломкою його машин або механізмів, обладнання, що може призвести до створення небезпеки для навколишнього природного середовища, вантажів та спричинити загрозу життю або здоров'ю людей) для

забезпечення безперервності обслуговування виникає необхідність швидкої заміни пасажирського судна ро-ро іншим судном, до цього судна повинні застосовуватися ці Вимоги.

Якщо судноплавна компанія має намір здійснювати регулярні перевезення сезонно протягом періоду, що не перевищує шести місяців на рік, вона повинна повідомити про це Морську адміністрацію не пізніше ніж за три місяці до початку здійснення таких перевезень.

13. Якщо сезонні рейси, які планується здійснювати протягом періоду, що не перевищує шести місяців на рік, будуть здійснюватися за умови, що висота істотних хвиль у цей період нижча ніж та, що встановлена в цьому морському районі для експлуатації судна протягом усього року, Морська адміністрація використовує найбільше значення висоти істотних хвиль для цього періоду при визначенні висоти води на палубі коли застосовуються особливі вимоги щодо остійності, що наведені у цих Вимогах. Значення висоти істотних хвиль, що застосовується для коротшого періоду, повинні бути узгоджені між Морською адміністрацією і компетентними органами усіх держав, морські райони яких перетинає судно під час виконання рейсу з урахуванням значень висоти істотних хвиль для відповідного сезону, наведених у додатку 1 до цих Вимог і доведені до визнаної організації.

14. Пасажирські судна ро-ро, що здійснюють перевезення відповідно до пунктів 12 та 13 цього розділу, повинні провадити свою діяльність з дотриманням узгоджених значень висоти істотних хвиль відповідно до пункту 5 цього розділу та мати чинне Свідоцтво про безпеку пасажирського судна.

II. Особливі вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро

1. Усі пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I, додатково до вимог Стандарту СОЛАС стосовно поділу на водонепроникні відсіки та остійності в пошкодженому стані повинні відповідати особливим вимогам щодо остійності пасажирських суден ро-ро.

2. Під час урахування наслідків від впливу можливої кількості морської води, яка може накопичитися на першій палубі, розміщеній над розрахунковою ватерлінією вантажного приміщення ро-ро або спеціального вантажного приміщення, як це визначено в Правилі II-2/A/3 Конвенції СОЛАС, у разі можливого пошкодження палуби ро-ро (далі – пошкоджена палуба ро-ро), слід дотримуватися положень пункту 2.3 Стандарту СОЛАС .

Для українських суден не є обов'язковим дотримання інших вимог Стандарту СОЛАС за умови застосування ними особливих вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро.

Для розрахунку можливої кількості накопиченої морської води береться за основу рівень води, що має фіксовану висоту над найнижчою точкою кромки палуби пошкодженого відсіку палуби ро-ро.

Якщо кромка палуби пошкодженого відсіку затоплена, тоді обчислення базується на фіксованій висоті над нерухомою поверхнею води при всіх кутах крену і диференту, а саме:

0,5 м, якщо залишковий надводний борт (f_r) становить 0,3 м або менше;

0,0 м, якщо залишковий надводний борт (f_r) становить 2,0 м або більше, при цьому проміжні значення мають бути визначені шляхом лінійної інтерполяції, якщо залишковий надводний борт (f_r) становить більше ніж 0,3 або менше ніж 2,0 м.

3. Морська адміністрація, відповідно до Інструкції про звільнення від виконання вимог міжнародних конвенцій під час конвенційної сертифікації суден України, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 24 січня 2013 р. № 43, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 11 лютого 2013 р. за № 238/22770, може дозволити застосування зменшеної висоти рівня води в разі встановлення на судні осушувальної водостічної системи, яка буде здатною пропускати та видаляти максимально можливу кількість накопиченої морської води на палубі, розрахованої згідно з пунктом 2.

4. Для суден, що експлуатуються в географічно визначених обмежених морських районах, Морська адміністрація може встановити меншу висоту поверхні води, визначену відповідно до пункту 2 цього розділу, шляхом заміни її такими значеннями:

0,0 м, якщо висота істотних хвиль (h_s), що встановлює вказаний морський район, становить 1,5 м або менше;

значенням, визначеним відповідно до пункту 2 цього розділу, якщо висота істотних хвиль (h_s), що визначає вказаний морський район, становить 4,0 м або більше.

Проміжні значення визначаються шляхом лінійної інтерполяції, якщо висота істотних хвиль (h_s), що визначає вказаний морський район, становить більше ніж 1,5 м але менше ніж 4,0 м, за умови, що:

Визначений морський район експлуатації має відповідну висоту істотних хвиль (h_s), імовірність перевищення якої не перевищує 10 відсотків; та

визначений морський район експлуатації та в разі потреби частина року (сезон), для якої було визначено певне значення висоти істотних хвиль (h_s), вказуються у Свідоцтві.

5. Як альтернативне рішення, Морська адміністрація може надати звільнення від застосування до судна вимог пунктів 2 або 4 цього розділу та прийняти результати модельного випробування, проведеного для окремого судна відповідно до методу, наведеного в додатку 2 до цих Вимог, якими підтверджується, що судно, яке має найбільші масштаби пошкоджень із тих, що передбачаються пунктом 4 Стандарту СОЛАС, не перевернеться під час нерегулярного хвилювання моря.

У Свідоцтві про безпеку пасажирського судна повинна бути вказана

інформація про прийняття результатів модельного випробування, як аналог дотримання положень пункту 2 або 4 цього розділу, а також значення висоти істотних хвиль (h_s), що використовувалася в модельних випробуваннях.

6. Інформація, надана капітану судна відповідно до пунктів 7.1 та 7.2 Стандарту СОЛАС, що розробляється для забезпечення відповідності вимогам пунктів 2.3–2.3.4 Стандарту СОЛАС, повинна застосовуватися до пасажирських суден ро-ро, відповідно до цих Вимог, в незмінному вигляді.

7. Для оцінювання наслідків впливу можливої кількості накопиченої морської води на пошкодженій палубі ро-ро застосовуються такі положення:

1) поперечна або поздовжня перегородка повинна вважатися непошкодженою, якщо всі її частини перебувають усередині вертикальних поверхонь з обох бортів судна, що розміщені від обшивки корпусу на відстані, яка дорівнює одній п'ятій ширини судна, як визначено в Правилі II-1/A/2 Конвенції СОЛАС, та вимірюється під прямим кутом до діаметральної площини на рівні найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки;

2) у випадку якщо корпус судна конструктивно частково розширюється задля забезпечення відповідності положенням цього розділу, отримане внаслідок цього збільшення значення однієї п'ятої ширини судна повинно використовуватися всюди, але не повинно регулювати розташування наявних пропускних отворів у перегородці, трубопроводних систем тощо, що були прийнятними до розширення;

3) водонепроникність поперечних або поздовжніх перегородок, прийнятих ефективними для утримання можливої кількості накопиченої морської води у відсіку на пошкодженій палубі ро-ро, повинна бути співвідносною з осушувальною водостічною системою та витримувати гідростатичний тиск відповідно до результатів розрахунку пошкодження. Такі перегородки повинні бути заввишки не менше ніж 4,0 м, за винятком випадків, коли висота води не перевищує 0,5 м. У таких випадках висота перегородки може бути розрахована як:

$$bh = 8hw, \text{ де } bh - \text{ висота перегородки, } hw - \text{ висота води.}$$

При цьому мінімальна висота перегородки не повинна становити менше ніж 2,2 м. Мінімальна висота перегородки судна з підвісною палубою для перевезення автомобілів повинна бути не меншою, ніж висота нижньої поверхні підвісної палуби в її найнижчому положенні;

4) для окремих конфігурацій, зокрема підвісних палуб на всю ширину та широкої бортової обшивки, може бути прийнята інша висота перегородки на підставі детального модельного випробування;

5) вплив можливої кількості накопиченої морської води для будь-якого

відсіку пошкодженої палуби ро-ро не враховується за умови, що такий відсік має з кожного боку палуби штормові шпігати, що рівномірно розподілені вздовж боків відсіку та відповідають таким умовам:

$A \geq 0,3l$, де A – загальна площа штормових шпігатів з кожного боку палуби в m^2 , l – довжина відсіку в м;

судно повинно зберігати залишковий надводний борт не менше ніж 1,0 м у разі найтяжчого пошкодження без урахування наслідків впливу можливої кількості накопиченої морської води на пошкодженій палубі ро-ро;

штормові шпігати повинні розміщуватися в межах висоти 0,6 м над пошкодженою палубою ро-ро, а нижня кромка штормових шпігатів повинна бути в межах 2 см над пошкодженою палубою ро-ро; та

штормові шпігати повинні бути оснащені пристроями або клапанами, які можуть закриватися, для того щоб запобігти потраплянню води на палубу ро-ро та забезпечити відведення води, що може накопичитися на палубі ро-ро.

8. Якщо перегородка над палубою ро-ро вважається пошкодженою, обидва відсіки, що межують із перегородкою, повинні вважатися затопленими до тієї самої висоти поверхні води, як це розраховано згідно з пунктом 2 або 4 цього розділу.

9. Для визначення висоти істотних хвиль застосовуються значення висоти хвиль, вказані на навігаційних картах або в переліку морських районів, який складають компетентні органи держав, морські райони яких перетинає судно під час рейсу, відповідно до статті 5 Директиви 2003/25/ЄС.

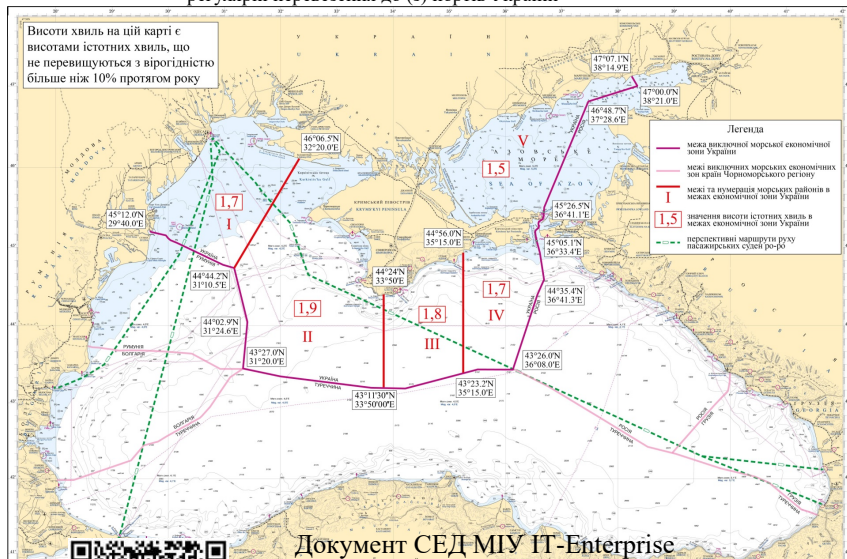
10. Для суден, експлуатацію яких планується здійснювати протягом періоду, що не перевищує шість місяців на рік, Морська адміністрація узгоджує висоту істотних хвиль, яку необхідно використовувати, з компетентними органами інших держав, порти яких включено до рейсу судна.

Генеральний директор
Директорату реформування
морської та річкової галузі

Ярослав ІЛІСЕВИЧ

Додаток 1
до Вимог щодо остійності пасажирських
суден ро-ро
(пункт 5 розділу I)

Морські райони Чорного та Азовського морів у межах морської економічної зони України та застосовні значення висоти істинних хвиль для морських районів, які перетинають пасажирські судна ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до (з) портів України



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписував: Ковалев Олександр Миколайович
ат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
25.05.2023 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1104661



Висота істотних хвиль, що не перевищується з імовірністю понад 10%,
у метрах щодо кожного з виділених районів, щомісячно*

Місяць Район	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Середньорічне значення	Найбільше значення за рік
I	2.3	2.2	1.8	1.5	1.1	1.0	1.0	1.3	1.6	2.0	1.9	2.3	1,7	2,3
II	2.5	2.3	1.9	1.6	1.1	1.0	1.1	1.4	1.6	2.1	1.9	2.5	1,9	2,5
III	2.2	2.2	1.9	1.6	1.0	1.1	1.1	1.4	1.6	2.0	1.9	2.3	1,8	2,3
IV	2.1	2.2	1.9	1.6	1.0	1.1	1.1	1.4	1.5	1.9	1.9	2.2	1,7	2,2
V	1.9	2.3	1.5	1.3	1.0	1.0	1.0	1.2	1.5	2.0	1.9	1.8	1,5	2,3

* Під час розрахунку висоти істотних хвиль для певних районів виключної морської економічної зони України ДУ «Держгідрографія» використовувала дані ре-аналізу, надані для вільного доступу Європейським центром з питань зміни клімату Copernicus Climate Change Service (C3S) (<https://cds.climate.copernicus.eu/>). Використано останню версію набору даних ERA5, що є ре-аналізом п'ятого покоління ECMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecasts) для глобального клімату і погоди. Ре-аналіз об'єднує дані моделі зі спостереженнями в глобально повний і узгоджений набір даних з використанням законів фізики. Цей принцип асиміляції даних, заснований на методі, який використовується центрами чисельного прогнозування погоди, де кожні кілька годин попередній прогноз об'єднується з новими доступними спостереженнями, є оптимальним способом отримання нової найкращої оцінки стану природного середовища. Повторний аналіз працює в такий самий спосіб, але з меншою спроможністю, щоб забезпечити надання набору даних за кілька десятиліть.

Для розрахунку бралися такі дані щодо істотної висоти комбінованих вітрових хвиль із просторовою здатністю 0.5° x 0.5°, дискретністю 3 години, за період 2011–2020 років.

Межі виключної морської економічної зони України

№ з/п	Координати	
1	45°12.00'N	29°40.00'E
2	45°09.00'N	29°58.00'E
3	45°05.40'N	30°02.50'E
4	45°03.30'N	30°09.10'E
5	44°46.70'N	30°58.60'E
6	44°44.40'N	31°10.50'E
7	44°02.90'N	31°24.60'E
8	43°27.00'N	31°20.00'E
9	43°20.70'N	32°00.00'E
10	43°11.80'N	33°36.60'E
11	43°11.30'N	34°13.20'E
12	43°26.10'N	35°30.40'E
13	43°26.00'N	36°08.00'E
14	44°24.00'N	36°34.30'E
15	44°35.40'N	36°41.30'E
16	44°55.70'N	36°36.90'E
17	45°05.10'N	36°33.40'E

Додаток 2
до Вимог щодо остійності
пасажирських суден ро-ро
(пункт 9 розділу I)

Метод модельного випробування

1. Загальні положення

1. Метою цього методу модельного випробування є запровадження надійної процедури оцінювання живучості пошкодженого пасажирського судна ро-ро в разі хвилювання моря. Під час випробувань, передбачених пунктом 5 розділу II цих Вимог, судно повинно бути здатним протистояти хвилюванню моря, яке визначено у розділі 3 цього додатка, у разі найнесприятливішого розвитку подій.

2. Пояснення позначень

LOA – повна довжина судна;

L_{BP} – відстань між перпендикулярами;

h_S – висота істотних хвиль;

B – теоретична ширина судна;

T_P – максимальний період;

T_Z – період видимих хвиль;

T_A – осадка кормою;

T_M – осадка на міделі;

T_F – осадка носом;

M_{pass} – кренувальні моменти, що виникають у результаті скупчення пасажирів;

M_{launch} – кренувальні моменти, що виникають в разі спуску з одного борту всіх рятувальних шлюпок і плотів із повним комплектом людей і забезпеченням за допомогою шлюпбалок і кран-балок;

M_{wind} – кренувальні моменти, що виникають від тиску вітру.

2. Модель судна

1. Модель судна повинна копіювати реальне судно як у зовнішній конфігурації, так і у внутрішньому розміщенні, зокрема стосовно всіх пошкоджених приміщень, що впливають на процес затоплення та заливання палуби водою. Необхідно використовувати вихідні осадку, диферент, крен та граничну експлуатаційна висоту центра ваги над кілем KG, що відповідають найгіршому випадку пошкодження. Окрім того, випадок чи випадки випробувань, що розглядаються, повинні моделювати найгірший випадок або випадки пошкодження, визначені відповідно до пункту 2.3.2 Стандарту СОЛАС 90, беручи до уваги загальну площу під позитивною кривою відновлювального



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

ID 1104661

плеча GZ, а центральна лінія отвору пошкодження повинна перебувати в межах такого діапазону:

1) $\pm 35\%$ (L_{BP}) від міделя судна;

2) якщо пошкодження, зазначене в підпункті 1 цього пункту, розташоване за межами $\pm 10\%$ (L_{BP}) 0% від міделя судна, то знадобиться проведення додаткового випробування для найгіршого, згідно зі Стандартом СОЛАС 90, випадку пошкодження, яке знаходиться в межах $\pm 10\%$ (L_{BP}) від міделя судна.

2. Модель судна повинна відповідати таким вимогам:

1) довжина між перпендикулярами (L_{BP}) повинна становити не менше ніж 3 м або мати довжину, що відповідає масштабу моделі 1:40, залежно від того, яке із значень більше, а вертикальний розмір повинен становити не менше ніж три стандартні висоти надбудови над палубою перегоронок (палубою надводного борту);

2) товщина корпусу затоплених приміщень не повинна перевищувати 4 мм;

3) як у непошкодженому, так і в пошкодженому стані модель повинна відповідати відповідній водотоннажності та маркам осадки (T_A , T_M , T_F , з лівого та правого борту) з максимальним допустимим відхиленням у будь-якій марці осадки +2 мм. Носова та кормова марки осадки повинні розміщуватися якомога ближче до носового перпендикуляру (FP) та кормового перпендикуляру (AP);

4) усі пошкоджені відсіки та вантажні приміщення ро-ро повинні бути змодельовані з точними поверхнями та правильним коефіцієнтом проникності (фактичні значення та розподіл), що забезпечує правильне відображення маси води, яка потрапила всередину судна, та розподілу цієї маси;

5) характеристики руху реального судна повинні бути правильно змодельованими, з приділенням особливої уваги допустимому відхиленню метацентричної висоти (GM) у непошкодженому стані та радіусу інерції мас під час руху в разі бортової та кільової хитавиці. Обидва радіуси повинні вимірюватися на моделі, яка знаходиться в повітряному середовищі, а їх значення мають перебувати в діапазонах: від 0,35 В до 0,4 В – у разі бортової хитавиці та від 0,2 LOA до 0,25 LOA – у разі кільової хитавиці;

б) основні конструктивні елементи такі, як водонепроникні перегородки, отвори та засоби випуску повітря тощо, які розміщені над та під палубою перегоронок і пошкодження яких може призвести до асиметричного затоплення, повинні бути, наскільки це можливо, правильно змодельованими, для того щоб відобразити реальну ситуацію затоплення. Вентиляція та засоби перепуску

води повинні бути сконструйовані з мінімальним поперечним перерізом 500 мм²;

7) форма пробоїни повинна бути такою:

трапецієвидний профіль, бік якого формує кут нахилу 15° по вертикалі і шириною біля розрахункової ватерлінії визначеною відповідно до пункту 4.1 Стандарту СОЛАС 90;

профіль у формі рівнобедреного трикутника в горизонтальній площині з висотою, що дорівнює $V/5$, відповідно до пункту 4.2 Стандарту СОЛАС 90. Якщо бортові цистерни встановлені в межах $V/5$, довжина пошкодження в місці бортових цистерн повинна становити не менше ніж 25 мм.

Незалежно від форм пробоїн, зазначених в підпункті 7 цього пункту, усі відсіки, що були визначені як пошкоджені під час розрахунку найгіршого (их) випадку(ів) пошкодження, визначених згідно з пунктом 2.3.2 Стандарту СОЛАС 90, повинні бути затоплені під час проведення модельних випробувань.

3. Модель судна при затопленні у стані рівноваги повинна мати крен на додатковий кут, що відповідає куту, створеному кренувальним моментом

$M_h = \max(M_{pass}; M_{launch}; M_{wind})$, але в жодному разі кінцевий крен не може становити менше ніж 1° у напрямку пошкодження.

Кренувальні моменти M_{pass} , M_{launch} та M_{wind} , є такими як це визначено в пункті 2.3.4 Стандарту СОЛАС 90. Для існуючих суден цей кут може дорівнювати 1°.

3. Процедура проведення випробувань

1. Випробування моделі має проводитися на нерегулярних хвилях із довгим гребнем, визначених спектром JONSWAP, із висотою істотних хвиль h_s , коефіцієнтом максимального зростання $\gamma = 3,3$ та максимальним періодом

$T_P = 4 h_s$, ($T_Z = T_P / 1,285$), де h_s – висота істотних хвиль для морського району експлуатації, імовірність перевищення якої становить не більше 10% протягом року, але яка обмежується максимальною висотою 4 м.

При цьому повинні бути дотримані такі умови:

1) ширина басейна повинна бути достатньою для уникнення контакту або іншої взаємодії з бортами басейну, але не менше ніж $(L_{BP}) + 2$ м;

2) глибина басейну повинна бути достатньою для правильного моделювання хвиль, але не менше ніж 1 м;

3) для використання репрезентативного відтворення хвиль вимірювання повинні проводитися перед випробуванням у трьох різних місцях у межах діапазону дрейфу;

4) найближчий до генератора хвиль зонд хвиль повинен перебувати в місці розташування моделі на початку випробування;

5) відхилення (h_s) та (T_P) повинно перебувати в межах ± 5 % для трьох місць.

б) протягом випробувань, для цілей схвалення, похибка $+2,5\%$ в h_s , $\pm 2,5\%$ в T_P та $\pm 5\%$ в T_Z повинні допускатися для зонда, що розташовується ближче до генератора хвиль.

2. Модель повинна мати змогу вільно дрейфувати та розміщуватися до хвиль бортом (напрямок 90°) з пробіною, що розміщена у напрямку до набігаючих хвиль, без жодної швартовної системи, постійно прикріпленої до моделі, що використовується.

Для забезпечення напрямку руху бортових хвиль приблизно 90° під час модельного випробування мають виконуватися такі вимоги:

1) троси для управління курсом, призначені для незначного коригування, повинні розміщуватися в діаметральній площині носової і кормової частин судна симетрично та на рівні між положенням граничної експлуатаційної висоти центра ваги над кілем (KG) та пошкодженою ватерлінією;

2) швидкість візка повинна дорівнювати реальній швидкості дрейфу моделі з коригуванням швидкості в разі потреби.

3. Необхідно провести не менше ніж 10 випробувань. Тривалість кожного випробування повинна бути достатньою для того, щоб досягти стійкого стану моделі, але не повинна становити менше ніж 30 хвилин у реальному часі. Для кожного випробування потрібно використовувати різну грядку хвиль.

4. Критерії живучості судна

1. Рівень живучості моделі вважається достатнім, якщо їй вдалося досягнути стійкого стану під час проведення послідовних випробувань, як це вимагається пунктом 3 розділу 3 цього Додатка.

2. Модель вважається такою, що перекинулась, якщо спостерігаються кути крену, що перевищують 30° відносно вертикальної вісі, або стійкий (осереднений) крен перевищує 20° протягом періоду більше ніж 3 хвилини реального часу, навіть, якщо досягнуто стійкого стану.

5. Документація щодо випробування

1. Морська адміністрація повинна схвалити програму модельного випробування.

2. Випробування повинні бути задокументовані шляхом складання звітів та відеозапису або інших візуальних записів, що містять усю належну інформацію щодо моделі та результатів випробування, які повинна схвалити Морська адміністрація. Звіти повинні обов'язково містити теоретичні та вимірні спектри хвиль і статистичні дані (h_s , T_P , T_Z) підйому хвиль у трьох різних місцях у басейні для отримання репрезентативної гряди хвиль, а також інформацію щодо модельних випробувань – часові проміжки для основних

статистичних даних щодо вимірювання підйому хвиль близько до генератора хвиль та записи про бортову, вертикальну та кильову хитавицю, а також про швидкість дрейфу.

Додаток 3
до Вимог щодо остійності пасажирських
суден ро-ро
(пункт 11 розділу I)

СВІДОЦТВО
ПРО БЕЗПЕКУ ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА
PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

Це Свідоцтво повинно бути доповнене Переліком обладнання з безпеки для пасажирського судна (форма Р)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

для будь-якого / короткого¹ міжнародного рейсу
for any / a short¹ international voyage.

Видане на підставі положень Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року, зміненої
Протоколом 1988 року до неї, та наказу Міністерства інфраструктури України від _____ № _____ «Про
затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро»

за _____ Уряду

уповноваженням

(назва держави)

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the
Protocol of 1988 relating thereto and under the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine from _____
№ _____ «About the statement of Requirements concerning stability of passenger vessels ro-ro»

under the authority of the Government of

(Name of the State)

ДАНІ ПРО СУДНО
PARTICULARS OF SHIP

Назва судна
Name of ship

Регістровий номер або позивний сигнал
Distinctive number or letters.....

Порт приписки
Port of registry

Валова місткість
Gross tonnage.....

Морські райони, у яких дозволено
експлуатацію судна (згідно з Правилком IV/2)
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2).....

Номер ІМО²
IMO number².....

Дата побудови:
Date of build:

Дата укладення контракту
Date of building contract.....

Дата закладення кіля чи дата, на яку судно перебувало в подібній стадії побудови
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction.....

Дата постачання
Date of delivery.....



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

ID 1104661

Дата, на яку почалося переобладнання, або зміна, або модифікація значного характеру (там, де це застосовується)

Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable)..... _____

Потрібно вказати всі застосовні дати

All applicable dates shall be completed

¹ Непотрібне закреслити / Delete as appropriate.

² Згідно із Системою ідентифікаційних номерів ІМО, що прийнята Резолюцією А.600 (15) / In accordance with the IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15)

ЦИМ ПОСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО:

THIS IS TO CERTIFY:

1. Судно оглянуто відповідно до вимог Правила 1/7 Конвенції.
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/7 of the Convention.
2. За результатами огляду встановлено, що:
That the survey showed that:
 - 2.1 судно відповідає вимогам Конвенції щодо:
the ship complied with the requirements of the Convention as regards:
 - .1 конструкції, головних і допоміжних механізмів, котлів та інших посудин під тиском;
the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
 - .2 поділу на відсіки, що не пропускають воду, і пристроїв та деталей, які їх стосуються;
the watertight subdivision arrangements and details;
 - .3 таких вантажних ватерліній поділу на відсіки судна:
the following subdivision load lines:

Вантажні ватерлінії поділу на відсіки, що назначені та нанесені на борти в середній частині судна (Правило II-I/18) ³ . Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation II-I/18) ³ .	Надводний борт Freeboard	Застосовувати, коли приміщення, де перевозяться пасажери, включають такі приміщення, де можуть перевозитися або пасажери, або вантажі. To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces.
P.1		
P.2		
P.3		

- 2.2 судно відповідає частині G глави II-1 Конвенції та використовує _____
як паливо / Н.З. ¹
the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention
using _____
as fuel / N.A. ¹
- 2.3 судно відповідає вимогам Конвенції щодо конструктивного протипожежного захисту, протипожежних систем та засобів і схем протипожежного захисту;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
- 2.4 рятувальні засоби і спорядження рятувальних шлюпок, рятувальних плотів і пошуково-рятувальних шлюпок передбачені відповідно до вимог Конвенції;
the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 судно має лінеметальний пристрій і радіоустановки, які використовуються в рятувальних засобах, відповідно до вимог Конвенції;
the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.6 судно відповідає вимогам Конвенції щодо радіоустановок;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.7 дія радіоустановок, що використовуються в рятувальних засобах, відповідає вимогам Конвенції;
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 2.8 судно відповідає вимогам Конвенції щодо судового навігаційного обладнання, засобів для посадки лоцманів і навігаційних видань;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipments, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.9 судно забезпечене сигнально-розпізнавальними вогнями, сигнальними знаками, засобами подачі звукових сигналів і сигналів біди відповідно до вимог Конвенції і чинних Міжнародних правил запобігання зіткненню суден в морі;
the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.10 за всіма іншими показниками судно відповідає відповідним вимогам Конвенції.
in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

¹ Непотрібне закреслити / Delete as appropriate

³ Для суден, що побудовані до 1 січня 2009 року, повинен використовуватися відповідний символ поділу на відсіки «C.1, C.2, C.3» / For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation «C.1, C.2, C.3» should be used

2.11 на судні застосовувалися / не застосовувалися¹ альтернативні конструкції, заходи і пристрої відповідно до правил(а) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Конвенції;
the ship was / was not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention.

2.12 документ про схвалення альтернативних конструкцій, заходів і пристроїв для механічних та електричних установок / пожежної безпеки / рятувальних засобів та пристроїв¹ додається / не додається¹ до цього Свідоцтва;
a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations / fire protection / life-saving appliances and arrangements¹ is / is not¹ appended to this Certificate.

3. Видано / не видано¹ Свідоцтво про звільнення.
That an Exemption Certificate has / has not¹ been issued.

4.⁴ Судно відповідає Вимогам щодо остійності пасажирських суден ро-ро, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від _____ № _____ «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро»

The vessel is in compliance with the stability requirements for ro-ro passenger ships established by the order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine from _____ № _____ «About the statement of Requirements concerning stability of passenger vessels ro-ro»

4.1 судну дозволено експлуатацію:

Морський район/ Sea area ⁵	Так/Ні/ Yes/No	Висота істотних хвиль (h _s)/ Significant wave height (h _s)	Сезонні обмеження/ Seasons restrictions	Примітки/Remarks
I				
II				
III				
IV				
V				

4.2 прийняття результатів модельних випробувань та висота істотних хвиль (h_s), які використовувалися для випробувань

acceptance of the results of the model test and the value of the significant wave height (h_s) used in the model tests

Це Свідоцтво дійсне до
This Certificate is valid until

Дата завершення огляду, на якому ґрунтується це Свідоцтво
Completion date of the survey on which this Certificate is based

(dd/mm/yyyy)

Видане в
Issued at

(Місце видачі Свідоцтва / Place of issue of certificate)

(Дата видачі / Date of issue)

Підпис уповноваженої особи, яка видала Свідоцтво.
Signature of authorized official issuing the Certificate

Печатка або штамп організації, яка видала Свідоцтво
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

⁴Застосовується для пасажирських суден ро-ро/To be applicable for RO-RO Passenger vessels

⁵ Згідно з додатком 2 до Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро/According to Annex II to Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships

**Підтвердження в разі проведення огляду для поновлення Свідоцтва і застосування Правила I/14(d)
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies**

Судно відповідає відповідним вимогам Конвенції, і це Свідоцтво відповідно до Правила I/14(d) Конвенції
The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with

вважається дійсним до

Regulation I/14(d) of the Convention be accepted as valid until

Підписано
Signed

(Підпис уповноваженої особи / Signature of authorized official)

(Печатка або штамп уповноваженої установи /
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Місце
Place
Дата
Date

Підтвердження продовження терміну дії свідоцтва до прибуття в порт огляду чи на пільговий термін у випадку застосування правила I/14(e) чи I/14(f)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies

Це Свідоцтво відповідно до правила I/14(e)/I/14(f)¹ Конвенції

This Certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)¹ of the Convention,

вважається дійсним до
be accepted as valid until

Підписано
Signed

(Підпис уповноваженої особи / Signature of authorized official)

(Печатка або штамп уповноваженої установи /
Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Місце
Place
Дата
Date

¹ Непотрібне закреслити / Delete as appropriate

**ПЕРЕЛІК ОБЛАДНАННЯ
ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА (ФОРМА Р)**

RECORD OF EQUIPMENT FOR PASSENGER SHIP SAFETY (FORM P)

Перелік обладнання згідно з Міжнародною конвенцією про охорону людського життя на морі 1974 року з поправками.

Record of equipment for compliance with the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

1. ДАНІ ПРО СУДНО / PARTICULARS OF SHIP

Назва судна
Name of ship

Регістровий номер або позивний сигнал
Distinctive number or letters.....

Кількість пасажирів, на яку видано Свідоцтво
Number of passengers for which certified

Мінімальна кількість осіб потрібної кваліфікації для забезпечення роботи радіоустановок
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations

2. ОПИС РЯТУВАЛЬНИХ ЗАСОБІВ / DETAILS OF LIFE-SAVING APPLIANCES

Загальна кількість людей, для яких передбачені рятувальні засоби Total number of persons for which life-saving appliances are provided		Лівий борт Port side	Правий борт Starboard side
2	Загальна кількість рятувальних шлюпок Total number of lifeboats		
2.1	Загальна кількість людей, на яку розраховані рятувальні шлюпки Total number of persons accommodated by them		
2.2	Кількість частково закритих рятувальних шлюпок (Правило III/21 і розділ 4.5 Кодексу LSA) Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.5)		
2.3	Кількість самовідновних частково закритих рятувальних шлюпок (Правило III/43 ¹) Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43 ¹)		
2.4	Кількість повністю закритих рятувальних шлюпок (Правило III/21 і розділ 4.6 Кодексу LSA) Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.6)		
2.5	Інші рятувальні шлюпки Other lifeboats		
2.5.1	Кількість Number		
2.5.2	Тип Type		

¹ Див. поправки 1983 року до Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі (MSC.6(48)), які застосовуються до суден, побудованих 1 липня 1986 року або після цієї дати, але до 1 липня 1998 року.
Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998.



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

ID 1104661

3	Кількість моторних рятувальних шлюпок (включені до загальної кількості рятувальних шлюпок, що вказана вище) Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	
3.1	Кількість рятувальних шлюпок, обладнаних прожекторами Number of lifeboats fitted with searchlights	
4	Кількість чергових шлюпок Number of rescue boats	
4.1	Кількість шлюпок, що включені до загальної кількості рятувальних шлюпок, вказаних вище Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	
4.2	Кількість шлюпок, які є швидкісними черговими шлюпками Number of boats which are fast rescue boats	
5	Рятувальні плоти Liferafts	
5.1	Рятувальні плоти, що потребують спускових пристроїв схваленого типу Those for which approved launching appliances are required	
5.1.1	Кількість рятувальних плотів Number of life rafts	
5.1.2	Кількість людей, на яку розраховані рятувальні плоти Number of persons accommodated by them	
5.2	Рятувальні плоти, що не потребують спускових пристроїв схваленого типу Those for which approved launching appliances are not required	
5.2.1	Кількість рятувальних плотів Number of liferafts	
5.2.2	Кількість людей, на яку розраховані рятувальні плоти Number of persons accommodated by them	
6	Кількість морських евакуаційних систем (МЕС) Number of Marine Evacuation Systems (MES)	
6.1	Кількість рятувальних плотів, яку вони обслуговують Number of liferafts served by them	
6.2	Кількість людей, на яку розраховані морські евакуаційні системи Number of persons accommodated by them	
7	Плаваючі прилади Buoyant apparatus	
7.1	Кількість приладів Number of apparatus	
7.2	Кількість людей, яку здатні підтримувати плаваючі прилади Number of persons capable of being supported	
8	Кількість рятувальних кругів Number of lifebuoys	
9	Кількість рятувальних жилетів (загальна) Number of lifejackets (total)	
9.1	Кількість рятувальних жилетів для дорослих Number of adult lifejackets	
9.2	Кількість рятувальних жилетів для дітей Number of child lifejackets	
9.3	Кількість рятувальних жилетів для немовлят Number of infant lifejackets	
10	Гідротермокостюми Immersion suits	
10.1	Загальна кількість Total number	
10.2	Кількість костюмів, що відповідають вимогам до рятувальних жилетів Number of suits complying with the requirements for lifejackets	
11	Кількість захисних костюмів Number of anti-exposure suits	

12	Кількість теплозахисних засобів ² Number of thermal protective aids ²	
13	Радіоустановки, що використовуються в рятувальних засобах Radio installations used in life saving appliances	
13.1	Кількість пристроїв для визначення місцезнаходження з метою пошуку і рятування Number of search and rescue locating devices	
13.1.1	Радіолокаційні відповідачі для пошуку і рятування Radar search and rescue transponders (SART)	
13.1.2	Передавачі автоматичної ідентифікаційної системи для пошуку і рятування (передавачі АІС) AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)	
13.2	Кількість комплектів УКХ-апаратури двостороннього радіотелефонного зв'язку Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	

3. ОПИС РАДІООБЛАДНАННЯ / DETAILS OF RADIO FACILITIES

	Найменування Item	Фактична наявність Actual provision
1.	Основні системи Primary systems	
1.1	УКХ-радіоустановка VHF radio installation	
1.1.1	Пристрій для кодування ЦВВ DSC encoder	
1.1.2	Приймач для ведення спостереження за ЦВВ DSC watch receiver	
1.1.3	Радіотелефонія Radiotelephony	
1.2	ПХ-радіоустановка MF radio installation	
1.2.1	Пристрій для кодування ЦВВ DSC encoder	
1.2.2	Приймач для ведення спостереження за ЦВВ DSC watch receiver	
1.2.3	Радіотелефонія Radiotelephony	
1.3	ПХ / КХ-радіоустановка MF / HF radio installation	
1.3.1	Пристрій для кодування ЦВВ DSC encoder	
1.3.2	Приймач для ведення спостереження за ЦВВ DSC watch receiver	
1.3.3	Радіотелефонія Radiotelephony	
1.3.4	Літеродрукувальна радіотелеграфія Direct-printing radiotelegraphy	
1.4	Суднова земна станція визнаної рухомої супутникової служби Recognized mobile satellite service ship earth station	

² За винятком тих, що вимагаються пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 і 5.1.2.2.13 Кодексу LSA.
Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

2	Додаткові засоби для оповіщення в разі лиха Secondary means of alerting	
3	Пристрої для приймання інформації щодо безпеки на морі Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	Приймач НАВТЕКС NAVTEX receiver	
3.2	Приймач РГВ EGC receiver	
3.3	Приймач КХ літеродрукувальної радіотелеграфії HF direct-printing radiotelegraph receiver	
4	Супутниковий АРБ Satellite EPIRB	
4.1	КОСПАС - САРСАТ COSPAS - SARSAT	
5	УКХ АРБ VHF EPIRB	
6	Судновий пристрій для визначення місцезнаходження з метою пошуку і рятування Ship's search and rescue locating device	
6.1	Радіолокаційний відповідач для пошуку та рятування Radar search and rescue transponder (SART)	
6.2	Передавач автоматичної ідентифікаційної системи для пошуку та рятування (передавач АІС) AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)	

4. СПОСОБИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАЦЕЗДАТНОСТІ РАДІООБЛАДНАННЯ (правила IV/15.6 і 15.7)

METHODS USED TO ENSURE AVAILABILITY OF RADIO FACILITIES (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1	Дублювання обладнання Duplication of equipment	
4.2	Берегове технічне обслуговування і ремонт Shore-based maintenance	
4.3	Забезпечення технічного обслуговування і ремонту в морі At-sea maintenance capability	

5. ОПИС НАВІГАЦІЙНИХ СИСТЕМ ТА ОБЛАДНАННЯ / DETAILS OF NAVIGATIONAL SYSTEMS AND EQUIPMENT

	Найменування Item	Фактична наявність Actual provision
1.1	Стандартний магнітний компас ³ Standard magnetic compass ³	
1.2	Запасний магнітний компас ³ Spare magnetic compass ³	
1.3	Гірокомпас ³ Gyro compass ³	
1.4	Репітер гірокомпаса для вказання курсу ³ Gyro compass heading repeater ³	
1.5	Репітер гірокомпаса для взяття пеленгів ³ Gyro compass bearing repeater ³	
1.6	Система управління курсом або траєкторією ³ Heading or track control system ³	

³ Альтернативні засоби виконання цієї вимоги допускаються Правилком V/19. У такому разі ці засоби повинні бути вказані.
Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

1.7	Пілорус чи пеленгаторний пристрій компаса ³ Pelorus or compass bearing device ³	
1.8	Засоби корегування курсу та пеленгів Means of correcting heading and bearings	
1.9	Пристрій дистанційної передачі курсу (ППК) ³ Transmitting heading device (THD) ³	
2.1	Морські навігаційні карти / Електронна картографічна навігаційно-інформаційна система (ЕКНІС) ⁴ Nautical charts/electronic chart display and information system (ECDIS) ⁴	
2.2	Дублюючі засоби для ЕКНІС Back up arrangements for ECDIS	
2.3	Морські навігаційні посібники Nautical publications	
2.4	Дублюючі засоби для морських навігаційних посібників в електронній формі Back up arrangements for electronic nautical publications	
3.1	Приймач глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) / наземної радіонавігаційної системи / багатосистемний судновий радіонавігаційний приймач ^{3,4} Receiver for a global navigation satellite system / terrestrial radionavigation system / multi-system shipborne radionavigation receiver ^{3,4}	
3.2	Радіолокаційна станція, що працює в діапазоні 9 ГГц ³ 9 GHz radar ³	
3.3	Друга радіолокаційна станція, що працює в діапазоні 3 ГГц/9ГГц ^{4 3} Second radar (3 GHz / 9 GHz) ^{4 3}	
3.4	Засіб автоматичної радіолокаційної прокладки (ЗАРП) ³ Automatic radar plotting aid (ARPA) ³	
3.5	Засіб автосупроводження ³ Automatic tracking aid ³	
3.6	Другий засіб автосупроводження ³ Second automatic tracking aid ³	
3.7	Засіб електронного прокладення ³ Electronic plotting aid ³	
4.1	Автоматична ідентифікаційна система (АІС) Automatic identification system (AIS)	
4.2	Система дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден (ДІКМС) Long-range identification and tracking (LRIT) system	
5.	Записувач даних рейсу (ПРД) Voyage data recorder (VDR)	
6.1	Прилад для вимірювання швидкості та пройденої відстані (стосовно води) ³ Speed and distance measuring device (through the water) ³	
6.2	Прилад для вимірювання швидкості та пройденої відстані (стосовно ґрунту в поздовжньому і поперечному напрямках) ³ Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction) ³	
7	Ехолот ³ Echo sounding device ³	
8.1	Індикатори руля, гребного гвинта, упора, кроку гвинта і режиму роботи ³ Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator ³	
8.2	Показчик кутової швидкості повороту ³ Rate of-turn indicator ³	
9	Система приймання зовнішніх звукових сигналів ³ Sound reception system ³	

³ Альтернативні засоби виконання цієї вимоги допускаються Правилком V/19. У такому разі ці засоби повинні бути вказані.
Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

⁴ Непотрібне закреслити.
Delete as appropriate.

10	Телефон для зв'язку з аварійним постом керування стерном ³ Telephone to emergency steering position ³	
11	Лампа денної сигналізації ³ Daylight signaling lamp ³	
12	Радіолокаційний відбивач ³ Radar reflector ³	
13	Міжнародний звід сигналів International Code of Signals	
14	Настанова МАМСАР, книга III IAMSAR Manual, Volume III	
15	Система сигналізації про несення ходової навігаційної вахти (ССХВ) Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, що вказаний Перелік складено цілком правильно.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Виданий у
Issued at

(Місце видачі Переліку / Place of issue of Record)

(Дата видачі / Date of issue)

*Підпис уповноваженої особи, яка видала Перелік.
Signature of authorized official issuing the Record*

*Печатка або штамп організації, яка видала Перелік
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate*

³ Альтернативні засоби виконання даної вимоги допускаються правилом V/19. У цьому випадку ці засоби повинні бути вказані.
Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

⁴ Непотрібне закреслити.
Delete as appropriate.

Генеральний директор Директорату
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро»

I. Визначення проблеми

Додатком XXXII до 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) передбачено імплементацію в національне законодавство Директиви 2003/25/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 14 квітня 2003 року про спеціальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро (далі – Директива 2003/25/ЄС) протягом трьох років з дати набрання чинності Угодою.

Метою проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро» (далі – проект акта) є встановлення на національному рівні особливих вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що підвищить їх живучість у разі пошкодження під час аварійної морської події, забезпечення виконання міжнародно-правових зобов'язань України, передбачених Угодою.

Законодавство в Європейському Союзі про безпеку пасажирських суден ро-ро було прийняте, а дія його поширена на всі країни ЄС після таких аварій, як затоплення *Herald of Free Enterprise* в 1987 році *Estonia* в 1994 році та “*Samina*” які призвели до втрат 193 та 852 людських життів відповідно. Воно доповнює міжнародні та національні стандарти, забезпечує вищий рівень безпеки для пасажирських суден ро-ро та ефективніше реагування на аварії суден.

Живучість пасажирських суден ро-ро після пошкодження внаслідок зіткнення, як визначено стандартом аварійної остійності, є основним чинником для безпеки пасажирів та екіпажу та є особливо важливою для пошуково-рятувальних операцій.

Найбільш небезпечною проблемою для остійності пасажирського судна ро-ро із закритою ролкерною палубою, після пошкодження внаслідок зіткнення, є проблема накопичення значних обсягів води на такій палубі.

Впровадження стандартів щодо остійності пасажирських суден ро-ро є важливим для безпеки таких суден та має бути частиною загальних заходів з безпеки, що застосовуються на судні.

Особи, що використовують пасажирські судна ро-ро, та екіпаж, що працює на борту таких суден, по всій території Співтовариства, повинні мати право вимагати однаково високий рівень безпеки незалежно від району, в якому судно експлуатується.

Загальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро в пошкодженому стані були запроваджені на міжнародному рівні Конференцією 1990 року з охорони людського життя на морі (СОЛАС 90) та були включені в правило II-1/B/8 **Конвенції СОЛАС (стандарт СОЛАС 90)**.

Проектом акта пропонується посилити рівень безпеки шляхом встановлення уніфікованих специфічних вимог щодо остійності, що підвищать



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

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

ID 1161884

рівень остійності суден у разі пошкодження та сприятимуть забезпеченню високого рівня безпеки для пасажирів і суднової команди.

Очікуваними перевагами нового нормативного регулювання є уникнення, за допомогою комплексу спеціальних заходів, аварій на пасажирських судах ро-ро, що можуть призвести до смертельних випадків.

24 березня 1989 року в результаті аварії на судні «Exxon Valdez» стався розлив нафти із судна та потрапляння її в море у кількості 41,5 тисяч тонн, внаслідок чого утворилася нафтова пляма площею 28 тисяч квадратних кілометрів і заподіяно значних збитків морському середовищу та узбережжю Аляски.

Як короточасні, так і довготривалі наслідки розливу нафти були всебічно розглянуті. Значних втрат зазнала морська фауна, в кількісному вимірі це 250 тисяч морських птахів, як мінімум 2 800 каланів, приблизно 12 річкових бобрів, 300 тюленів, 247 білоголових орланів і 22 косатки. Наслідки розливу нафти відчуються навіть сьогодні. Було відмічено скорочення чисельності популяції різних видів океанічних тварин, а також затримка росту популяції горбуші. У наступні роки показово високою була смертність серед каланів і качок, оскільки вони споживали їжу із забрудненого ґрунту.

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

Після довгих судових спорів, що тривали десятки років, 27 серпня 2008 року компанія Exxon Mobil все ж таки погодилася виплатити суму в 75 % від штрафу в 507,5 млн доларів. У червні 2009 року федеральний суд своєю постановою зобов'язав компанію виплатити додаткові 480 млн доларів в якості відсотків за несвоєчасно сплачені суми штрафів.

Протягом майже 20 років після аварійної морської події з судном «Exxon Valdez» група вчених університету Північної Кароліни встановила, що наслідки аварійної події залишилися відчутними та неліквідованими.

Наслідки аварійної події підштовхнули світову спільноту до розробки міжнародно-правового документа, що визначає спільні заходи із запобігання подібних інцидентів в майбутньому та ефективної боротьби з ними.

У листопаді 2002 року біля узбережжя Іспанії розламався і затонув однокорпусний нафтоналивний танкер «Prestige». У море потрапили 64 тис. тонн мазуту. У 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 оцінювався в 4 млрд євро. На ліквідацію наслідків аварії витрачено 2,5 млн євро.

Довідково: постановою Кабінету Міністрів України від 3 липня 1995 року № 484 «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» передбачено тариф відшкодування у розмірі 329 доларів США за 1 кг

нафтопродуктів, скинутих у водне середовище. Тобто, якщо буде вилит тільки 1 тонни нафтопродуктів, то збитки складатимуть 324 тис. доларів США, або 8 748 000 гривень.

На жаль, практично всі світові стандарти у сфері безпеки судноплавства, охорони людського життя на морі та попередження забруднення розробляються та впроваджуються за результатами детального аналізу причин і передумов дуже серйозних аварійних подій, які вже призвели до загибелі сотень людей та/або багатомільйонних збитків у результаті забруднення довкілля.

Таким чином, актуальність та необхідність запровадження відповідних норм і стандартів безпеки вже доведено людськими жертвами та завданою шкодою морському середовищу.

У Чорному морі достатньо розвинуті ро-ро сполучення між портами Болгарії, України (Чорноморськ), Грузії та Туреччини і цей вид морських перевезень продовжує розвиватися.

Враховуючи викладене, запровадження вказаних вимог до остійності пасажирських суден ро-ро має на меті передусім захист людського життя та навколишнього природного середовища.

Відповідно до Конституції України, обов'язками держави є захист життя людини, забезпечення екологічної безпеки та підтримання екологічної рівноваги на території України.

Реалізація акта вплине на:

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами.

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

запровадження на національному рівні вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро відповідно до Директиви 2003/25/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 14 квітня 2003 року про спеціальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро;

підвищення рівня безпеки таких суден для запобігання аварійним ситуаціям та збереження людського життя;

забезпечення виконання міжнародно-правових зобов'язань України, передбачених Угодою 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);

виконання вимог Конституції України щодо виконання обов'язків держави.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Відсутність законодавчого врегулювання питання остійності пасажирських суден ро-ро може призвести до: втрати людських життів, що не може бути обчислено у грошовому еквіваленті;</p> <p>збільшення ймовірності, у разі виникнення аварійної ситуації, пошкодження судна та, у найгіршому випадку, його затоплення, (збитки можуть складати, враховуючи вартість нового судна, яка становить від 900 000 000,000 грн, ліквідацію наслідків аварійної ситуації, що може бути близько 2 500 000, 00 грн та);</p> <p>забруднення морського середовища(фактичні збитки можуть складати 287 млн доларів або близько 7 749 000 000, 00 грн);</p> <p>збільшення витрат судновласника на страхування пасажирів та їх багажу, оскільки страхові компанії при здійсненні розрахунків розмірів страхових платежів беруть до уваги всі можливі ризики. Першим і одним із основних ризиків у цьому випадку є відповідність судна саме міжнародним вимогам;</p> <p>збільшення ризиків для страхових компаній та ймовірне збільшення витрат на здійснення страхових виплат пасажирам, які постраждали у наслідок аварійної події, у зв'язку із значним збільшенням ризиків виникнення таких подій та тяжкості їх наслідків (мінімальні суми страхування пасажирів на морському транспорті встановлені Афінською конвенцією про перевезення пасажирів та їх багажу, стороною якої є Україна, і становлять 250 000 \$ на одного пасажирів, світова практика показує, що розмір страхових виплат в середньому становить 300 000 – 350 000 \$);</p> <p>пасажирські судна ро-ро під українським прапором не зможуть здійснювати рейси до портів країн Європейського Союзу, тому що ці судна не будуть відповідати вимогам європейського законодавства, а отже українські судновласники будуть знаходитися у нерівних умовах із судновласниками країн, які застосовують ці вимоги.</p> <p>унеможливлення виконання міжнародних зобов'язань, прийнятих Україною, у тому числі в рамках Угоди про асоціацію.</p>

Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України	<p>Дозволить встановити: чіткі уніфіковані вимоги до конструкції судна з метою забезпечення його остійності у разі пошкодження під час аварії, що дозволить забезпечити високий рівень безпеки для пасажирів, членів екіпажу та вантажів на морському транспорті; процедуру оцінювання живучості пошкодженого пасажирського судна ро-ро у разі пошкодження судна під час хвилювання моря; значення висоти істотних хвиль для районів, які перетинають судна, що здійснюють регулярні перевезення до/з портів України.</p>
--	--

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	<p>1) Зниження рівня безпеки під час перевезень морським транспортом.</p> <p>2) Невиконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію.</p>
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України	<p>1) Підвищення рівня безпеки перевезень морським транспортом;</p> <p>2) Виконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію.</p>	Витрат з державного бюджету не передбачається.

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні.	Загроза здоров'ю, життю та безпеці громадян, яку не можливо визначити в

		грошовому еквіваленті.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України	Збереження здоров'я, життя та забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу суден ро-ро.	Відсутні

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	2	0	0	0	2*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100%	0%	0%	0%	100%

* Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання за інформацією Державної служби морського та річкового транспорту України.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	1) У разі завдання шкоди навколишньому природному середовищу під час аварійних морських подій збитки можуть сягати близько 4 млрд 644 млн тис доларів; 2) У разі спричинення шкоди життю та здоров'ю пасажирів та екіпажу суден під час перевезень морським транспортом, максимальна сума збитків у грошовому еквіваленті складає 6 783 00,00 грн. (відповідно до статті 194 Кодексу торговельного мореплавства України

		<p>максимальна відповідальність перевізника, у випадку смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, 175 000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому.</p> <p>Розрахункова одиниця – це одиниця спеціального права запозичення, визначена Міжнародним валютним фондом України та складає 38,76 грн.</p> <p>$175\,000,00 * 38,76 = 6\,783\,000,00$);</p> <p>3) збільшення страхових виплат та вартості страховки (розмір страхових виплат в середньому становить 300 000 – 350 000 \$).</p>
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України	<p>1) Зменшення ймовірності завдання шкоди навколишньому природному середовищу;</p> <p>2) Підвищення рівня безпеки для пасажирів та екіпажу суден під час перевезень морським транспортом;</p> <p>3) Зменшення страхових виплат та вартості страховки.</p>	<p>1) 50 000 на модернізацію одного судна;</p> <p>2) час на модернізацію такого судна.</p>

ВИТРАТИ

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

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на модернізацію судна:	50 000	50 000
2	Кількість суб'єктів господарювання, на яких	2	2

	буде поширено регулювання, одиниць		
3	Загальна кількість суден	3	3
4	Сумарні витрати 1 суб'єкта господарювання, на виконання регулювання за рік (модернізація головної палуби, модернізація дренажної системи (шпігати), модернізація надводного борту (вартість регулювання) Проведення модельних випробувань рівня живучості судна (складання звітів та відеозапису або інших візуальних записів) РАЗОМ (рядок 1), гривень	50 000	50 000
5	Сумарні витрати суб'єктів господарювання, на виконання регулювання (вартість регулювання) за рік РАЗОМ (рядок 3*3), гривень	150 000	150 000

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	0
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	150 000

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Ефективним способом досягнення поставленої мети є прийняття регуляторного акта, реалізація якого дозволить забезпечити належний рівень безпеки живучості пасажирських суден ро-ро та підвищити рівень безпеки для пасажирів та екіпажу суден під час перевезень морським транспортом.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України	3	Цілі державного регулювання будуть досягнені повною мірою

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Збереження чинного регулювання Для держави: Відсутні Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Відсутні	Витрати держави: 1) Зниження рівня безпеки під час перевезень морським транспортом. 2) Невиконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію. Для громадян:	Відсутність законодавчого регулювання не забезпечить досягнення поставлених цілей

		<p>Загроза здоров'ю, життю та безпеці громадян, яку не можливо визначити в грошовому еквіваленті.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Витрати, пов'язані з відшкодуванням завданої шкоди життю та здоров'ю пасажирів, членів екіпажу та навколишньому природному середовищу а відшкодування страхових виплат та вартості страховки;</p>	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України	<p>Для держави:</p> <p>1) Підвищення рівня безпеки перевезень морським транспортом;</p> <p>2) Виконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію.</p> <p>Для громадян: Збереження здоров'я, життя та</p>	Додаткові витрати можуть виникати у зв'язку з необхідністю модернізації існуючих пасажирських суден ро-ро, що складає 50 000 на 1 судно.	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення цілі державного регулювання шляхом встановлення особливих вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро.

	<p>забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу суден ро-ро.</p> <p>Для суб'єктів господарювання:</p> <p>1) Зменшення ймовірності завдання шкоди навколишньому природному середовищу;</p> <p>2) Підвищення рівня безпеки для пасажирів та екіпажу суден під час перевезень морським транспортом;</p> <p>3) Зменшення страхових виплат та вартості страховки.</p> <p>Удосконалені та уніфіковані процедури, пов'язані з оглядами суден ро-ро, які підтверджують їх безпеку.</p>		
--	---	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Переваги відсутні, проблема буде існувати.	Погіршення безпеки пасажирів та членів екіпажу під час перевезення пасажирським судном ро-ро.

Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України	Підвищення безпеки пасажирів та членів екіпажу під час перевезення морем завдяки дотриманню вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро.	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
---	---	--

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

Для забезпечення розв'язання визначеної проблеми необхідно затвердити Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що надасть можливість запровадити надійну процедуру для оцінки живучості пасажирського судна ро-ро шляхом методу модельного випробування; визначати морські райони та значення висоти істотних хвиль в межах економічної зони України, які перетинають пасажирські судна ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до/з портів України.

У разі прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро», суб'єкти господарювання повинні будуть забезпечити підвищення безпеки пасажирів та членів екіпажу судна шляхом переобладнання судна (модернізації) та отримати оновлене Свідоцтво про безпеку пасажирського судна (встановлюється уніфікована форма Свідоцтва відповідно до вимог Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС 74), у разі необхідності провести модельні випробування живучості судна.

Морська адміністрація схвалює програми та звіти модельних випробувань живучості пасажирських суден ро-ро.

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

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання для органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання, а саме Державної служби морського та річкового транспорту України здійснено згідно з Додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Тест малого підприємництва (М-Тест) не розроблявся, так як мікро - та малі підприємництва не є перевізниками та операторами суден ро-ро.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозованими значеннями показників результативності регуляторного акта є:

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

кількість здійснених оглядів пасажирських суден ро-ро класифікаційним товариством;

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

кількість звернень від громадян, пов'язаних з впровадженням дії регуляторного акта;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

кількість аварійних випадків з суднами ро-ро.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень проєкту акта - середній. Проєкт акта та відповідний аналіз регуляторного впливу розміщені на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність» з метою отримання зауважень та пропозицій від фізичних та юридичних осіб.

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься на основі статистичних даних, через рік після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії цього акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через два роки з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватимуться раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта. Установлені кількісні значення показників результативності дії акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2021 р.

Міністерство інфраструктури України

Мінінфраструктури розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден типу ро-ро»

4 Березня 2021, 17:12

Мінінфраструктури розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден типу ро-ро» на виконання Україною своїх міжнародно-правових зобов'язань, передбачених Додатком XXXII до 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), пункту 1839 Плану заходів з виконання Угоди, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106, з метою адаптації законодавства України у сфері безпеки експлуатації пасажирських суден типу ро-ро до законодавства Європейського Союзу з метою імплементації Директиви 2003/25/ЄС для підвищення живучості пасажирських суден типу ро-ро у випадку їх пошкодження під час аварійної морської події.

Зауваження та пропозиції до проекту наказу можуть надсилатися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 днів з дня його оприлюднення до Управління морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України на адресу: просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, або в електронному вигляді на електронну адресу: cheval@mtu.gov.ua

[Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден типу ро-ро»](#)

[Вимоги щодо остійності пасажирських суден типу ро-ро](#)

[Додаток 1](#)

[Додаток 2](#)

[Додаток 3](#)

[Продовження додатка 3](#)

[Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден типу ро-ро», доопрацьовано станом на 22.12.2021](#)

[Вимоги щодо остійності пасажирських суден типу ро-ро, доопрацьовано станом на 22.12.2021](#)

[Додаток 1, доопрацьовано станом на 22.12.2021](#)

[Додаток 3, доопрацьовано станом на 22.12.2021](#)

[Продовження додатка 3, доопрацьовано станом на 22.12.2021](#)

[Аналіз регуляторного впливу, доопрацьовано станом на 22.12.2021](#)