



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](http://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 проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299» розроблений з урахуванням доручення Прем'єр-міністра України Д. Шмигала, озвученого під час засідання Уряду України 16 березня 2022 року щодо відновлення економічного стану в державі (далі – проект наказу).

- Додатки: 1. Проект наказу на 8 арк. в 1 прим.  
2. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу на 16 арк. в 1 прим.  
3. Порівняльна таблиця на 16 арк. в 1 прим.  
4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Ігор Любимий (067) 728 87 48  
(066) 721 04 71



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№

**Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299**

Відповідно до пункту 3 частини третьої статті 5 та частини п'ятої статті 14 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (зі змінами), **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до наказів Міністерства транспорту України від 20 жовтня 2003 року № 809 та Міністерства транспорту та зв'язку України від 13 червня 2007 року № 492, що додаються.

2. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299 «Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24 червня 1999 року за № 408/3701 (із змінами).

3. Управлінню морського та річкового транспорту (Ілясевич Я.) забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

4. Сектору зовнішніх комунікацій забезпечити розміщення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

5. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

6. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Васькова Ю.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

\_\_\_\_\_ 2022 року № \_\_\_\_

### ЗМІНИ

до наказів Міністерства транспорту України від 20 жовтня 2003 року № 809 та Міністерства транспорту та зв'язку України від 13 червня 2007 року № 492

1. У Правилах пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 жовтня 2003 року № 809, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 04 листопада 2003 року за № 1010/8331 (зі змінами):

1) у пункті 1.3 глави 1:

абзац четвертий виключити.

У зв'язку з цим абзаци п'ятий – двадцять другий вважати відповідно абзацами четвертим – двадцять першим;

після абзацу двадцятого доповнити абзацом такого змісту:

«короткий звуковий сигнал – звук сигналу тривалістю не більше однієї секунди».

У зв'язку з цим абзац двадцять перший вважати відповідно абзацом двадцять другим;

2) у главі 2:

у пункті 2.1 слова «річкового транспорту України» виключити;

в абзаці третьому пункту 2.5 знаки та слова «(наливні судна)» замінити словами «та нафтовмісної суміші»;

пункт 2.5 доповнити абзацом такого змісту:

«- що не відповідають габаритним нормам шлюзу.»;

3) у главі 4:

пункт 4.1 доповнити новими абзацами такого змісту:

«Малі і спортивні судна не можуть вимагати окремого шлюзування, а здійснюють шлюзування або під час шлюзування суден внутрішнього плавання або самостійними групами.

Максимальний час очікування шлюзування для малих і спортивних суден не повинен перевищувати 6 годин.»;

у пункті 4.5 слово «радіозв'язок» замінити словами «мобільний або радіозв'язок»;

у пункті 4.7 після слів «не менше як за 1 км» доповнити словами «від меж шлюзу»;

у пункті 4.9:

в абзаці другому слова «рейс за розкладом» замінити словами «перевезення пасажирів»;

в абзаці третьому слова «вибухонебезпечні, отруйні речовини» замінити словами «небезпечні вантажі та небезпечні відходи (не допускається скупчення суден, що перевозять небезпечні вантажі та небезпечні відходи, з урахуванням оцінки впливу небезпечних вантажів на навколишнє природне середовище);»;

у пункті 4.11:

в абзаці третьому після слів «технічного флоту» доповнити знаком та словами «, малі та спортивні судна;»;

доповнити новим абзацом такого змісту:

«- один буксир та дві несамохідні баржі, за умови дотримання габаритних вимог шлюзу з урахуванням вимог, встановлених пунктом 2.3. глави 2 цих Правил. До виконання такого шлюзування допускається буксир, який за своїм технічними характеристиками може безпечно здійснювати вказані роботи, що підтверджується документами, виданими класифікаційним товариством, що здійснює його технічний нагляд.»;

у пункті 4.12 слова «вибухонебезпечні та отруйні речовини» замінити словами «небезпечні вантажі та небезпечні відходи»;

у пункті 4.13 слово «вітрильних» замінити словом «спортивних»;

пункт 4.14 викласти в такій редакції:

«4.14. Шлюзування суден, плавучого обладнання, плавучих споруд, не обладнаних механічним пристроєм, який надає руху цим суднам, дозволяється під бортом, на штовханні самохідного судна.

У разі відсутності можливості шлюзування у спосіб, визначений абзацом першим цього пункту, шлюзування повинно здійснюватися буксирувальним складом з додатковим буксиром таким чином, щоб один буксир (достатньої потужності) знаходився з переду складу суден, що буксируються, а другий – позаду цього складу суден.»;

у пункті 4.15 слово «вітрильних» замінити словом «спортивних»;

доповнити пунктом 4.16 такого змісту:

«4.16. Склад суден, який здійснює шлюзування, повинен мати достатню потужність та маневровість під час шлюзування.

Склад суден повинен формуватися із кількості одиниць суден, загальна сума габаритів яких не повинна перевищувати максимальні габарити складу суден, визначених пунктом 2.3 глави 2 цих Правил.

Потужність буксиру (штовхача), що забезпечує рух складу суден, повинна бути не менше ніж 1 кінська сила на 10 тон вантажопідйомності складу, що штовхається. У разі, коли буксири (штовхачі) не відповідають вказаним вимогам, склад суден повинен бути змінений відповідно до вимог цього пункту.».

4) у главі 5:

пункт 5.1 після слів «включаючи мале» доповнити словами «або спортивне»;

пункт 5.2 викласти у такій редакції:

«5.2. Суднам з небезпечними вантажами або небезпечними відходами, складам суден (дві несамохідні баржі та буксир на штовханні) забезпечується захід у камеру шлюзу без зупинки біля причальних пірсів. Під час такого руху підхідним каналом, причальні пірси повинні бути вільні від ошвартованих до них суден, плавучих споруд, плавучих об'єктів, так само як і сам підхідний канал повинен бути вільний від суден, складів суден, що йдуть на/з шлюзування.»;

у пункті 5.3 слова «вибухонебезпечними та отруйними речовинами» замінити словами «небезпечними вантажами та небезпечними відходами»;

у пункті 5.13:

в абзаці першому після слова «малі» доповнити словами «та спортивні»;

в абзаці другому після слів «малих» доповнити словами «та спортивних»;

у пункті 5.17 слова «вибухонебезпечні та отруйні речовини» замінити словами «небезпечні вантажі та небезпечні відходи»;

у пункті 5.19 після слова «подає» доповнити словом «короткий», після слова та знаку «процесу,» доповнити словами та знаком «чи інформує про це начальника вахти шлюзу по мобільному або радіозв'язку,»;

у пункті 5.20 після слів «в камері шлюзу» доповнити знаком та словами «, чи інформування про це начальника вахти шлюзу по мобільному або радіозв'язку»;

5) у пункті 6.1 глави 6:

в абзаці четвертому після слова «журналі» доповнити знаками та словами «(на суднах, на яких він передбачений)»;

в абзаці шостому слова «вибухонебезпечні та отруйні речовини» замінити словами «небезпечні вантажі та небезпечні відходи»;

в абзаці шостому слово «радіозв'язок» замінити словами та знаками «мобільний або радіозв'язок (на суднах, на яких він передбачений)»;

в абзаці тринадцятому після слова та знаки ««Попередження»» доповнити словами «та всіма можливими засобами зв'язку»;

б) у главі 7:

в абзаці шостому пункту 7.1. після слова «засобами» доповнити словами «мобільного або»;

доповнити пунктом 7.3. такого змісту:

«7.3. У разі наявності небезпеки природного або техногенного характеру, що загрожує безпечному шлюзуванню суден, начальник вахти може надавати капітанам (судноводіям), які шлюзуються, додаткові вказівки, в тому числі вказівки щодо відступу від виконання вимог цих Правил (з наступним інформуванням Адміністрації судноплавства). Капітани (судноводії), що шлюзуються, повинні неухильно виконувати вказівки начальника вахти та у подальшому поінформувати Адміністрацію судноплавства.»;

7) пункт 8.2 глави 8 викласти в такій редакції:

«8.2. У разі якщо судно, склад суден, плавучого обладнання або плавучих споруд не відповідає вимогам частини третьої статті 27 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» рішення про разовий перехід такого судна, складу суден, плавучого обладнання або плавучих споруд внутрішніми водними шляхами приймає Адміністрація судноплавства відповідно до правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах.»;

8) у главі 9:

у пункті 9.1 після слова «малих» доповнити словами «та спортивних»;

пункт 9.5 виключити.

У зв'язку з цим пункт 9.6 вважати пунктом 9.5;

пункт 9.5 викласти у такій редакції:

«Шлюзування суден припиняється на час проведення планових профілактичних і ремонтних робіт на шлюзі, а також у випадку, якщо шлюз знаходиться в аварійному стані.

Строки перерви у навігації або тимчасового припинення проходу через шлюзи з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт, проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт, при виникненні загрозливих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка), наявності небезпеки природного або техногенного характеру, що загрожує безпечному проходу суден встановлюється Адміністрацією судноплавства за поданням ДП «Укрводшлях».».

9) у тексті Правил слово «судноводій» і всіх відмінках замінити словами «капітан (судноводій)» у відповідному відмінку і числі, слова «Морська адміністрація» і всіх відмінках замінити словами «Адміністрації судноплавства» у відповідному відмінку.

2. У Правилах технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13 червня 2007 року № 492, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 09 липня 2007 року за № 780/14047 (зі змінами):

1) у главі 1:

пункт 1.2 викласти в такій редакції:

«Дія цих Правил поширюється на державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях» та державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України», організації та установи, що виконують на судноплавних гідротехнічних спорудах ремонтні або науково-дослідні роботи.»;

у пункті 1.3:

в абзаці восьмому слова «центральному органу виконавчої влади в галузі транспорту» замінити словом «Мінінфраструктури»;

абзац дванадцять викласти в такій редакції:

«навігаційний період – період, упродовж якого здійснюється судноплавство на внутрішніх водних шляхах або їх окремих ділянках»;

2) у підпункті 3.2.6 пункту 3.2 глави 3 слова «щороку перед початком навігації» замінити словами «не рідше одного разу на рік»;

3) у главі 5:

у підпункті 5.1.23 пункту 5.1 слово «міжнавігаційний» та слова «законсервувати і» виключити, після слова «період» доповнити словами «проведення планових профілактичних і ремонтних робіт чи перерви у навігації на час виникнення загрозованих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка)»;

у пункті 5.3.5 пункту 5.3 слова «період навігації» замінити словами «навігаційний період»;

у підпункті 5.4.4 пункту 5.4 слова «щорічно після закриття навігації» замінити словами «не рідше одного разу на рік у період проведення планових профілактичних і ремонтних робіт чи перерви у навігації на час виникнення загрозованих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка)»;

4) у главі 6:

у пункті 6.2:

у підпункті 6.2.5 слова «в період навігації» замінити словами «у навігаційний період», слова «у міжнавігаційний період» замінити словами «у період проведення планових профілактичних і ремонтних робіт»;

у підпункті 6.2.30 слова «міжнавігаційного ремонту і» замінити словами «проведення планових профілактичних і ремонтних робіт та», слово «відкриття» замінити словами «закінчення перерви у», слова «протягом навігації» замінити словами «протягом навігаційного періоду»;

у підпункті 6.2.33 слово «навігації» замінити словами «навігаційного періоду»;

у підпункті 6.2.39 слова «На початку навігації» замінити словами «Після проведення планових профілактичних і ремонтних робіт»;

у підпункті 6.2.42 слово «міжнавігаційний» виключити, після слова «період» доповнити словами «проведення планових профілактичних і ремонтних робіт»;

у підпункті 6.3.7 пункту 6.3 слова «за навігацію» замінити словами «у рік»;

5) у главі 7:

абзац третій підпункту 7.1.1 пункту 7.1 викласти в такій редакції:

«державний нагляд за системою управління безпекою судноплавства здійснюється відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»»;

абзац четвертий виключити;



у пункті 7.3:

слова «навесні» та «восени» видалити;

підпункти 7.3.1 та 7.3.2 викласти в такій редакції:

«7.3.1. Навігаційний період (прохід суден через СГТС) є цілорічним. Дати перерви у навігації або тимчасового припинення пропуску через СГТС з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт, проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт, при виникненні загрозливих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка), наявності небезпеки природного або техногенного характеру, що загрожує безпечному проходу суден встановлюється Адміністрацією судноплавства за поданням ДП «Укрводшлях».

7.3.2. Виведення з експлуатації СГТС з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт та введення в експлуатацію після їх закінчення здійснюється комісією, до складу якої входять спеціалісти СГТС.

Виведення з експлуатації СГТС з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт здійснюється після доведення інформації за допомогою річкової інформаційної служби та її оприлюднення на офіційному вебсайті Адміністрації судноплавства.»;

у підпункті 7.3.3 слова «робіт з міжнавігаційного ремонту» замінити словами «після проведення планових профілактичних і ремонтних робіт»;

підпункт 7.3.6 викласти в такій редакції:

«7.3.6. Терміни виведення СГТС з експлуатації з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт визначається обсягом планових робіт з урахуванням метеорологічних умов.»;

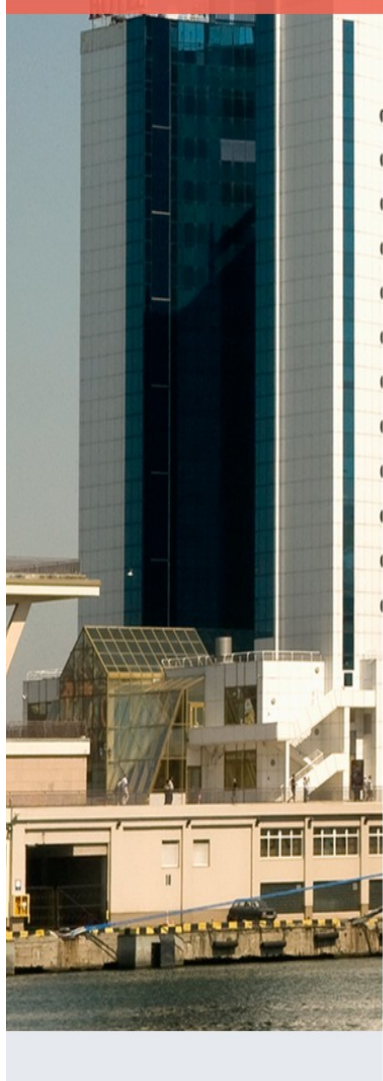
у підпункті 7.3.7 слова «Міжнавігаційний ремонт проводиться» замінити словами «Планові профілактичні і ремонтні роботи проводяться»;

у підпункті 7.4.2 пункту 7.4 слова «і відповідно до Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 09.06.99 № 299, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 24.06.99 за № 408/3701» замінити словами «затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 жовтня 2003 року № 809, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 04 листопада 2003 року за № 1010/8331»;

в абзаці другому підпункту 7.6.3 пункту 7.6 слова «Державній службі морського та річкового транспорту України» замінити словами «Адміністрації судноплавства».

Начальник Управління  
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛАСЕВИЧ



Оголошення → 20 Липня 2022, 19:38 Версія для друку

## Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299»

20 Липня 2022, 19:38

Оголошення Водний транспорт Регуляторна діяльність Повідомлення про оприлюднення

З метою реалізації положень статей 9, 14 та 46 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» Міністерством інфраструктури України розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299».

Зауваження та пропозиції до проекту регуляторного акта можуть надсилатися зацікавленими юридичними особами 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: [Liubyvyi@mtu.gov.ua](mailto:Liubyvyi@mtu.gov.ua).

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299»

Аналіз регуляторного впливу

Порівняльна таблиця до проекту наказу

Пояснювальна записка до проекту наказу

Додаток до пояснювальної записки

Зміни до наказів Міністерства транспорту України від 20 червня 2002 року № 800 та Міністерства

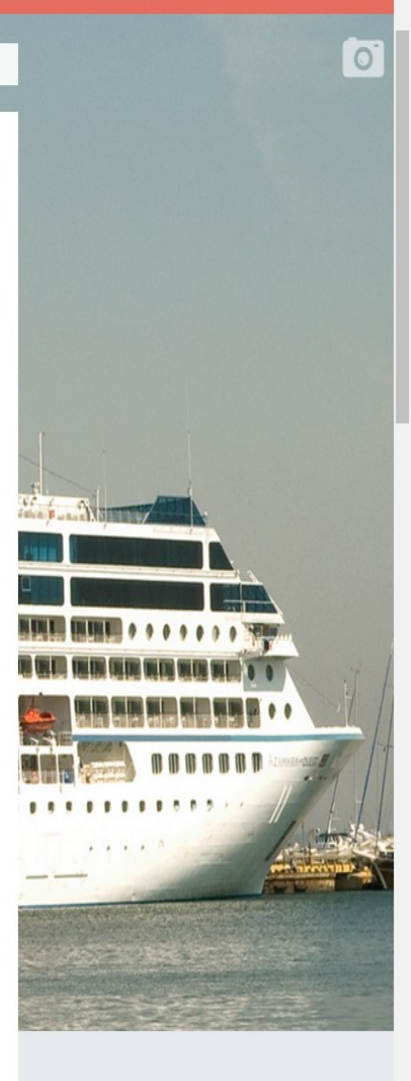
Поділитись сторінкою

### За галузями

- Автомобільний та міський транспорт
- Дорожнє господарство
- Залізничний транспорт
- Водний транспорт
- Авіатранспорт
- Поштовий зв'язок

### За темами

- Безпека на транспорті
- Аналітика
- Відкриті дані
- Громадська рада
- Дозволи
- Дорадчі органи
- Євроінтеграція
- Регуляторна діяльність
- Закупівлі
- Інформаційні технології
- Міжнародні зв'язки



## ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта
<p align="center"><b>Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 жовтня 2003 року № 809, зарєєстрованим в Міністерстві юстиції України 04 листопада 2003 року за № 1010/8331</b></p>	
<p>1.1. Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи України (далі - Правила) визначають комплекс організаційних, технічних та технологічних заходів, права і обов'язки <i>судноводіїв</i> та експлуатаційного персоналу судноплавних шлюзів для здійснення безперебійного та безпечного пропуску флоту.</p>	<p>1.1. Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи України (далі - Правила) визначають комплекс організаційних, технічних та технологічних заходів, права і обов'язки <b>капітанів (судноводіїв)</b> та експлуатаційного персоналу судноплавних шлюзів для здійснення безперебійного та безпечного пропуску флоту.</p>
<p>1.3. У Правилах наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:</p> <p>...</p> <p><del>вітрильне судно — будь-яке судно під вітрилом, у тому числі таке, яке має механічний двигун, при умові, що останній не використовується;</del></p> <p>...</p> <p>шлюзування — комплекс технологічних операцій з вертикального переміщення суден з рівня одного б'єфу на рівень другого б'єфу;</p> <p><b>Відсутній</b></p>	<p>1.3. У Правилах наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:</p> <p>...</p> <p><b>Виключено</b></p> <p>...</p> <p>шлюзування — комплекс технологічних операцій з вертикального переміщення суден з рівня одного б'єфу на рівень другого б'єфу;</p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p>Інші терміни вживаються у значенні, наведеному у Законі України «Про внутрішній водний транспорт».</p>	<p><b>короткий звуковий сигнал – звук сигналу тривалістю не більше однієї секунди;</b> Інші терміни вживаються у значенні, наведеному у Законі України «Про внутрішній водний транспорт».</p>
<p>2.1. Технічний стан шлюзів повинен задовольняти відповідні вимоги Правил технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд <del>річкового транспорту України</del>.</p>	<p>2.1. Технічний стан шлюзів повинен задовольняти відповідні вимоги Правил технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд.</p>
<p>2.5. Забороняється шлюзування суден:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- що мають водотічність або аварійний стан;</li> <li>- що мають витік вантажу (<i>наливні судна</i>);</li> <li>...</li> <li>- що не мають можливості виділити окремого члена екіпажу на кожний швартовий під час шлюзування;</li> </ul> <p><b>Відсутній</b></p>	<p>2.5. Забороняється шлюзування суден:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- що мають водотічність або аварійний стан;</li> <li>- що мають витік вантажу <b>та нафтовмісної суміші;</b></li> <li>...</li> <li>- що не мають можливості виділити окремого члена екіпажу на кожний швартовий під час шлюзування;</li> <li>- <b>що не відповідають габаритним нормам шлюзу.</b></li> </ul>
<p>2.6. Відповідальність за дотримання вимог пункту 2.1 несе адміністрація шлюзу, а за дотримання вимог пунктів 2.2-2.5 - судновласник та <i>судноводій</i> судна, що шлюзується.</p>	<p>2.6. Відповідальність за дотримання вимог пункту 2.1 несе адміністрація шлюзу, а за дотримання вимог пунктів 2.2-2.5 - судновласник та <b>капітан (судноводій)</b> судна, що шлюзується.</p>
<p>3.10. <i>Судноводії</i> можуть здійснювати маневри суден у межах шлюзів тільки за умови ясної видимості вогню світлофорів.</p>	<p>3.10. <b>Капітани (судноводії)</b> можуть здійснювати маневри суден у межах шлюзів тільки за умови ясної видимості вогню світлофорів.</p>
<p>3.11. У разі несправності навігаційного облаштування шлюзів начальники вахти шлюзів дають дозвіл <i>судноводіям</i> на вхід суден до камери або вихід суден з камери шлюзів за допомогою засобів радіозв'язку або телефонного чи мобільного зв'язку за умови попереднього оповіщення <i>судноводіїв</i> про несправність світлофорної сигналізації та</p>	<p>3.11. У разі несправності навігаційного облаштування шлюзів начальники вахти шлюзів дають дозвіл <b>капітанам (судноводіям)</b> на вхід суден до камери або вихід суден з камери шлюзів за допомогою засобів радіозв'язку або телефонного чи мобільного зв'язку за умови попереднього оповіщення <b>капітанів (судноводіїв)</b> про несправність</p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

здійснення відповідного запису у вахтовому журналі шлюзу та журналі несправностей.	світлофорної сигналізації та здійснення відповідного запису у вахтовому журналі шлюзу та журналі несправностей.
<p>4.1. Шлюзування суден здійснюється за їх підходом до шлюзів.</p> <p><b>Відсутні</b></p>	<p>4.1. Шлюзування суден здійснюється за їх підходом до шлюзів.</p> <p><b>Малі і спортивні судна не можуть вимагати окремого шлюзування, а здійснюють шлюзування або під час шлюзування суден внутрішнього плавання або самостійними групами.</b></p> <p><b>Максимальний час очікування шлюзування для малих і спортивних суден не повинен перевищувати 6 годин.</b></p>
<p>4.2. Шлюзування є процесом, у якому за командою <b>судноводія</b> члени екіпажу судна займають місця так, щоб було можливо забезпечити надійне швартування і спостереження за швартовими тросами в період шлюзування.</p>	<p>4.2. Шлюзування є процесом, у якому за командою <b>капітана (судноводія)</b> члени екіпажу судна займають місця так, щоб було можливо забезпечити надійне швартування і спостереження за швартовими тросами в період шлюзування.</p>
<p>4.3. Організацію і керівництво шлюзуванням здійснює начальник вахти шлюзу. Розпорядження начальника вахти шлюзу щодо виконання діючих правил є обов'язкове для всіх <b>судноводіїв</b> суден, які знаходяться в зоні шлюзу.</p>	<p>4.3. Організацію і керівництво шлюзуванням здійснює начальник вахти шлюзу. Розпорядження начальника вахти шлюзу щодо виконання діючих правил є обов'язкове для всіх <b>капітанів (судноводіїв)</b> суден, які знаходяться в зоні шлюзу.</p>
<p>4.4. При шлюзуванні керувати судном повинен його <b>судноводій</b>.</p>	<p>4.4. При шлюзуванні керувати судном повинен його <b>капітан (судноводій)</b>.</p>
<p>4.5. <b>Судноводії</b> суден, які йдуть на шлюзування, зобов'язані повідомити через <b>радіозв'язок</b> начальнику вахти шлюзу не пізніше як за 2 години час підходу судна до меж шлюзу, а також інформацію про технічний стан судна. Швидкісні судна повідомляють про свій підхід до шлюзу не пізніше як за 30 хвилин.</p>	<p>4.5. <b>Капітани (судноводії)</b> суден, які йдуть на шлюзування, зобов'язані повідомити через <b>мобільний або радіозв'язок</b> начальнику вахти шлюзу не пізніше як за 2 години час підходу судна до меж шлюзу, а також інформацію про технічний стан судна. Швидкісні судна</p>



Підписувач **Кубраков Олександр Миколайович**  
Сертифікат **58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500**  
Дійсний з **04.07.2022 15:07:45** по **04.07.2024 15:07:45**

Міністерство інфраструктури України



**3464/46/14-22 від 20.07.2022**

	повідомляють про свій підхід до шлюзу не пізніше як за 30 хвилин.
4.6. У разі необхідності начальник вахти шлюзу попереджає <i>судноводіїв</i> про можливу затримку шлюзування та дає рекомендації щодо режиму руху суден.	4.6. У разі необхідності начальник вахти шлюзу попереджає <b>капітанів (судноводіїв)</b> про можливу затримку шлюзування та дає рекомендації щодо режиму руху суден.
4.7. При підході до шлюзу на відстань не менше як за 1 км, <i>судноводії</i> уточнюють у начальника вахти шлюзу порядок шлюзування.	4.7. При підході до шлюзу на відстань не менше як за 1 км <b>від меж шлюзу, капітани (судноводії)</b> уточнюють у начальника вахти шлюзу порядок шлюзування.
4.8. Зупинка суден для очікування шлюзування здійснюється <i>судноводіями</i> за вказівками начальника вахти шлюзу і повинна забезпечувати безпечні умови підходу та відходу від шлюзу суден, що здійснюють шлюзування.	4.8. Зупинка суден для очікування шлюзування здійснюється <b>капітанами (судноводіями)</b> за вказівками начальника вахти шлюзу і повинна забезпечувати безпечні умови підходу та відходу від шлюзу суден, що здійснюють шлюзування.
4.9. За наявності скупчення суден забезпечується наступна послідовність шлюзування: - судна, що здійснюють <i>рейс за розкладом</i> ; - нафтоналивні судна та судна, що перевозять <i>вибухонебезпечні, отруйні речовини</i> ;	4.9. За наявності скупчення суден забезпечується наступна послідовність шлюзування: - судна, що здійснюють <b>перевезення пасажирів</b> ; - нафтоналивні судна та судна, що перевозять <b>небезпечні вантажі та небезпечні відходи (не допускається скупчення суден, що перевозять небезпечні вантажі та небезпечні відходи, з урахуванням оцінки впливу небезпечних вантажів на навколишнє природне середовище)</b> ;
4.11. ... - пасажирські, суховантажні судна та судна технічного флоту.	4.11. ... - пасажирські, суховантажні судна та судна технічного флоту, <b>малі та спортивні судна</b> ; - <b>один буксир та дві несамохідні баржі, за умови дотримання габаритних вимог шлюзу з урахуванням вимог, встановлених пунктом 2.3. глави 2 цих Правил. До виконання такого шлюзування допускається буксир,</b>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45



3464/46/14-22 від 20.07.2022

	який за своїм технічними характеристиками може безпечно здійснювати вказані роботи, що підтверджується документами, виданими класифікаційним товариством, що здійснює його технічний нагляд.
4.12. Сумісне шлюзування будь-яких суден з нафтоналивними суднами, а також з суднами, які перевозять вибухонебезпечні та отруйні речовини, забороняється.	4.12. Сумісне шлюзування будь-яких суден з нафтоналивними суднами, а також з суднами, які перевозять небезпечні вантажі та небезпечні відходи, забороняється.
4.13. При сумісному шлюзуванні пасажирські та швидкісні судна заходять до камери шлюзу останніми, і на їх траверзі в камері шлюзу не повинно бути інших суден (крім малих та вітрильних).	4.13. При сумісному шлюзуванні пасажирські та швидкісні судна заходять до камери шлюзу останніми, і на їх траверзі в камері шлюзу не повинно бути інших суден (крім малих та спортивних).
4.14. Шлюзування суден, не обладнаних механічним пристроєм, який надає руху цим суднам, дозволяється тільки на буксирі (під бортом, на штовханні) самохідного судна.	4.14. Шлюзування суден, плавучого обладнання, плавучих споруд, не обладнаних механічним пристроєм, який надає руху цим суднам, дозволяється під бортом, на штовханні самохідного судна. У разі відсутності можливості шлюзування у спосіб, визначений абзацом першим цього пункту, шлюзування повинно здійснюватися буксирувальним складом з додатковим буксиром таки чином, щоб один буксир (достатньої потужності) знаходився з переду складу суден, що буксируються, а другий – позаду цього складу суден.
4.15. При шлюзуванні малих та вітрильних суден всі особи, які знаходяться на палубі, повинні бути вдягнені в рятувальні жилети.	4.15. При шлюзуванні малих та спортивних суден всі особи, які знаходяться на палубі, повинні бути вдягнені в рятувальні жилети.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p><b>Відсутній</b></p>	<p><b>4.16. Склад суден, який здійснює шлюзування, повинен мати достатню потужність та маневровість під час шлюзування.</b></p> <p><b>Склад суден повинен формуватися із кількості одиниць суден, загальна сума габаритів яких не повинна перевищувати максимальні габарити складу суден, визначених пунктом 2.3 глави 2 цих Правил.</b></p> <p><b>Потужність буксиру (штовхача), що забезпечує рух складу суден, повинна бути не менше ніж 1 кінська сила на 10 тон вантажопідйомності складу, що штовхається. У разі, коли буксири (штовхачі) не відповідають вказаним вимогам, склад суден повинен бути змінений відповідно до вимог цього пункту.</b></p>
<p>5.1. Начальник вахти шлюзу через засоби гучномовного, мобільного або радіозв'язку дозволяє захід судна в підхідні канали, здійснює керівництво їх рухом до меж шлюзу та дозволяє підхід суден до причальних пірсів. У разі заходу судна (включаючи мале судно) у підхідні канали без дозволу начальника вахти шлюзу відповідальність за можливі негативні наслідки несе його <i>судноводій</i>.</p>	<p>5.1. Начальник вахти шлюзу через засоби гучномовного, мобільного або радіозв'язку дозволяє захід судна в підхідні канали, здійснює керівництво їх рухом до меж шлюзу та дозволяє підхід суден до причальних пірсів. У разі заходу судна (включаючи мале <b>або спортивне</b> судно) у підхідні канали без дозволу начальника вахти шлюзу відповідальність за можливі негативні наслідки несе його <b>капітан (судноводій)</b>.</p>
<p>5.2. Суднам з вибухонебезпечними та отруйними речовинами забезпечується захід у камеру шлюзу без зупинок біля причальних пірсів.</p>	<p><b>5.2. Суднам з небезпечними вантажами або небезпечними відходами, складам суден (дві несамохідні баржі та буксир на штовханні) забезпечується захід у камеру шлюзу без зупинки біля причальних пірсів. Під час такого руху підхідним каналом, причальні пірси повинні бути вільні від ошвартованих до них суден, плавучих споруд, плавучих об'єктів, так само як і сам</b></p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022



	<b>підхідний канал повинен бути вільний від суден, складів суден, що йдуть на/з шлюзування.</b>
5.3. При підготовці камери до шлюзування суден з <i>вибухонебезпечними та отруйними речовинами</i> начальник вахти шлюзу приймає необхідні заходи стосовно забезпечення пожежної безпеки, не допускає розведення відкритого вогню у безпосередній близькості від камери шлюзу і проведення будь-яких вогневих робіт.	5.3. При підготовці камери до шлюзування суден з <b>небезпечними вантажами та небезпечними відходами</b> начальник вахти шлюзу приймає необхідні заходи стосовно забезпечення пожежної безпеки, не допускає розведення відкритого вогню у безпосередній близькості від камери шлюзу і проведення будь-яких вогневих робіт.
5.4. <i>Судноводій</i> , у якого запас за глибиною під днищем судна є мінімальним (п. 2.3), до заходу в шлюз повинен перевірити фактичну осадку судна, результат перевірки записати в судновий журнал і доповісти начальнику вахти шлюзу.	5.4. <b>Капітан (судноводій)</b> , у якого запас за глибиною під днищем судна є мінімальним (п. 2.3), до заходу в шлюз повинен перевірити фактичну осадку судна, результат перевірки записати в судновий журнал і доповісти начальнику вахти шлюзу.
5.13. Малі судна заходять до камери шлюзу останніми та швартуються за вказівками начальника вахти шлюзу. Забороняється швартування малих суден під бортом інших суден.	5.13. Малі <b>та спортвні</b> судна заходять до камери шлюзу останніми та швартуються за вказівками начальника вахти шлюзу. Забороняється швартування малих <b>та спортивних</b> суден під бортом інших суден.
5.17. Паралельна розстановка нафтоналивних суден та суден, які перевозять <i>вибухонебезпечні та отруйні речовини</i> , забороняється.	5.17. Паралельна розстановка нафтоналивних суден та суден, які перевозять <b>небезпечні відходи та небезпечні вантажі</b> , забороняється.
5.19. Після повного закінчення швартування судна в камері шлюзу <i>судноводій</i> подає звуковий сигнал, який засвідчує закінчення цього процесу, та зупиняє рушії (на час швартування інших суден та маневрів воротами шлюзу).	5.19. Після повного закінчення швартування судна в камері шлюзу <b>капітан (судноводій)</b> подає <b>короткий</b> звуковий сигнал, який засвідчує закінчення цього процесу, <b>чи інформує про це начальника вахти шлюзу по мобільному або радіозв'язку</b> , та зупиняє рушії (на час швартування інших суден та маневрів воротами шлюзу).
5.20. Маневрування воротами шлюзу дозволяється тільки після подачі звукових сигналів про закінчення	5.20. Маневрування воротами шлюзу дозволяється тільки після подачі звукових сигналів про закінчення



Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45



3464/46/14-22 від 20.07.2022

швартування всіма суднами, що знаходяться в камері шлюзу.	швартування всіма суднами, що знаходяться в камері шлюзу, <b>чи інформування про це начальника вахти шлюзу по мобільному або радіозв'язку.</b>
5.21. Начальник вахти шлюзу зобов'язаний попередити одним із наявних засобів зв'язку <i>судноводіїв</i> суден, що шлюзуються, про початок наповнення або спорожнення камери шлюзу.	5.21. Начальник вахти шлюзу зобов'язаний попередити одним із наявних засобів зв'язку <b>капітанів (судноводіїв)</b> суден, що шлюзуються, про початок наповнення або спорожнення камери шлюзу.
5.26. Відповідальність за підготовку судна до шлюзування несе <i>судноводій</i> .	5.26. Відповідальність за підготовку судна до шлюзування несе <b>капітан (судноводій)</b> .
6. Обов'язки та відповідальність <i>судноводіїв</i> суден, що шлюзуються	6. Обов'язки та відповідальність <b>капітанів (судноводіїв)</b> суден, що шлюзуються
<p>6.1. ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- надавати вичерпну та достовірну інформацію начальнику вахти шлюзу щодо технічного стану судна, вантажу, що перевозиться, та маршруту судна, про що зробити відповідні записи в судовому журналі;</li> <li>- перед шлюзуванням нафтоналивних суден та суден, які перевозять <i>вибухонебезпечні та отруйні речовини</i>, здійснити додаткову перевірку стану вантажу, пересвідчитись у безпечності судна, про що надати інформацію начальнику вахти шлюзу та зробити відповідні записи в судовому журналі;</li> <li>- тримати постійний <i>радіозв'язок</i> з начальником вахти шлюзу;</li> <li>...</li> <li>- повідомляти звуковим сигналом «Попередження» про аварійну ситуацію, яка можлива під час шлюзування, та</li> </ul>	<p>6.1. ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- надавати вичерпну та достовірну інформацію начальнику вахти шлюзу щодо технічного стану судна, вантажу, що перевозиться, та маршруту судна, про що зробити відповідні записи в судовому журналі <b>(на суднах, на яких він передбачений)</b>;</li> <li>- перед шлюзуванням нафтоналивних суден та суден, які перевозять <b>небезпечні вантажі та небезпечні відходи</b>, здійснити додаткову перевірку стану вантажу, пересвідчитись у безпечності судна, про що надати інформацію начальнику вахти шлюзу та зробити відповідні записи в судовому журналі;</li> <li>- тримати постійний <b>мобільний або радіозв'язок (на суднах, на яких він передбачений)</b> з начальником вахти шлюзу;</li> <li>...</li> <li>- повідомляти звуковим сигналом «Попередження» <b>та всіма можливими засобами зв'язку</b> про аварійну</li> </ul>



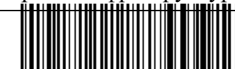
<p>вживати всіх заходів щодо її ліквідації;</p> <p>...</p>	<p>ситуацію, яка можлива під час шлюзування, та вживати всіх заходів щодо її ліквідації;</p> <p>...</p>
<p>6.3. Під час шлюзування <i>судноводій</i> несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.</p>	<p>6.3. Під час шлюзування <b>капітан (судноводій)</b> несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.</p>
<p>7.1. ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- надавати інформацію <i>судноводіям</i> щодо глибини на порогах шлюзу;</li> <li>...</li> <li>- повідомляти <i>судноводіям</i> після їх доповіді про готовність до шлюзування черговість заходу судна до камери шлюзу;</li> <li>- розпочинати процес шлюзування (маневри шлюзовими механізмами, воротами, затворами) тільки після повного закінчення швартування суден у камері шлюзу та отримання повідомлення про це звуковими сигналами суден або від <i>судноводіїв</i> засобами радіозв'язку;</li> <li>...</li> <li>- надавати всебічну інформацію <i>судноводіям</i> про наявність зустрічних суден та інших перешкод у межах шлюзу;</li> <li>- при порушенні судном, що шлюзується, цих Правил припинити шлюзування цього судна, одержати письмове пояснення від <i>судноводія</i> щодо факту порушення, а за необхідності викликати працівника <i>Морської адміністрації</i>;</li> <li>...</li> </ul>	<p>7.1. ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- надавати інформацію <b>капітанам (судноводіям)</b> щодо глибини на порогах шлюзу;</li> <li>...</li> <li>- повідомляти <b>капітанам (судноводіям)</b> після їх доповіді про готовність до шлюзування черговість заходу судна до камери шлюзу;</li> <li>- розпочинати процес шлюзування (маневри шлюзовими механізмами, воротами, затворами) тільки після повного закінчення швартування суден у камері шлюзу та отримання повідомлення про це звуковими сигналами суден або від <b>капітанів (судноводіїв)</b> засобами <b>мобільного або</b> радіозв'язку;</li> <li>...</li> <li>- надавати всебічну інформацію <b>капітанам (судноводіям)</b> про наявність зустрічних суден та інших перешкод у межах шлюзу;</li> <li>- при порушенні судном, що шлюзується, цих Правил припинити шлюзування цього судна, одержати письмове пояснення від <b>капітана (судноводія)</b> щодо факту порушення, а за необхідності викликати працівника <b>Адміністрації судноплавства</b>;</li> <li>...</li> </ul>
<p><b>Відсутній</b></p>	<p><b>7.3. У разі наявності небезпеки природного або</b></p>



	техногенного характеру, що загрожує безпечному шлюзуванню суден, начальник вахти може надавати капітанам (судноводіям), які шлюзуються, додаткові вказівки, в тому числі вказівки щодо відступу від виконання вимог цих Правил (з наступним інформуванням Адміністрації судноплавства). Капітани (судноводії), що шлюзуються, повинні неухильно виконувати вказівки начальника вахти . та у подальшому поінформувати Адміністрацію судноплавства
8.2. Разові шлюзування негабаритних суден здійснюються за письмовим зверненням судновласника до ДП «Укрводшлях», згодою ДП «Укрводшлях» та за погодженням з Морською адміністрацією. Про факт шлюзування негабаритного судна робляться відповідні записи у вахтовому журналі шлюзу та судовому журналі.	8.2. У разі якщо судно, склад суден, плавучого обладнання або плавучих споруд не відповідає вимогам частини третьої статті 27 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» рішення про разовий перехід такого судна, складу суден, плавучого обладнання або плавучих споруд внутрішніми водними шляхами приймає Адміністрація судноплавства відповідно до правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах.
8.3. Разові шлюзування технічно несправних та аварійних суден здійснюються за письмовим зверненням судновласника до ДП «Укрводшлях», згодою ДП «Укрводшлях» та в присутності працівників Морської адміністрації і Регістру судноплавства України.	8.3. Разові шлюзування технічно несправних та аварійних суден здійснюються за письмовим зверненням судновласника до ДП «Укрводшлях», згодою ДП «Укрводшлях» та в присутності працівників Адміністрації судноплавства і Регістру судноплавства України.
9.1. Шлюзування суден припиняється при силі вітру 6 балів та більше, а малих суден – при силі вітру 3 бали та видимості менше як 500 метрів.	9.1. Шлюзування суден припиняється при силі вітру 6 балів та більше, а малих та спортивних суден – при силі вітру 3 бали та видимості менше як 500 метрів.
<del>9.5. Шлюзування суден припиняється на час профілактичних оглядів та ремонту обладнання шлюзу.</del>	<b>Виключити</b> Міністерство інфраструктури України



Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p><del>Графік профілактичних оглядів та ремонтів шлюзу затверджується ДП «Укрводшлях».</del></p>	
<p>9.6. Шлюзування суден припиняється на час міжнавігаційного ремонту шлюзу.</p> <p>Строки відкриття та закриття навігації через шлюзи визначаються ДП «Укрводшлях», враховуючи фактичний технічний стан шлюзів та обсяги необхідних відновлювальних робіт, та затверджуються Морською адміністрацією.</p>	<p>9.5. Шлюзування суден припиняється на час проведення планових профілактичних і ремонтних робіт на шлюзі, а також у випадку, якщо шлюз знаходиться в аварійному стані.</p> <p>Строки перерви у навігації або тимчасового припинення проходу через шлюзи з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт, проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт, при виникненні загрозливих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка), наявності небезпеки природного або техногенного характеру, що загрожує безпечному проходу суден, встановлюється Адміністрацією судноплавства за поданням ДП «Укрводшлях».</p>
<p align="center"><b>Правила технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13 червня 2007 року № 492, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09 липня 2007 року за № 780/14047</b></p>	
<p>1.2. Дія цих Правил поширюється на <i>підрозділи Міністерства інфраструктури України, які здійснюють нагляд, контроль і технічну експлуатацію судноплавних гідротехнічних споруд</i>, а також організації та установи, що виконують роботи на судноплавних гідротехнічних спорудах.</p>	<p>1.2. Дія цих Правил поширюється на державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях» та державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України», організації та установи, що виконують на судноплавних гідротехнічних спорудах ремонтні або науково-дослідні роботи.</p>
<p>1.3. ... державне підприємство водних шляхів («Укрводшлях») - юридична особа державної форми</p>	<p>1.3. ... державне підприємство водних шляхів («Укрводшлях») - юридична особа державної форми</p>



Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p>власності, підпорядкована <i>центральному органу виконавчої влади в галузі транспорту</i>, основним видом діяльності якої є тримання та експлуатація внутрішніх водних шляхів загального користування і судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів);</p> <p>...</p> <p><i>навігаційний період – частина року (кількість діб), упродовж якої здійснюється судноплавство;</i></p> <p>...</p>	<p>власності, підпорядкована <b>Мінінфраструктури</b>, основним видом діяльності якої є тримання та експлуатація внутрішніх водних шляхів загального користування і судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів);</p> <p>...</p> <p><b>навігаційний період – період, упродовж якого здійснюється судноплавство на внутрішніх водних шляхах або їх окремих ділянках»;</b></p> <p>...</p>
<p>3.2. ...</p> <p>3.2.6. Перевірку знань експлуатаційним персоналом цих Правил слід проводити щороку <i>перед початком навігації</i>.</p> <p>...</p>	<p>3.2. ...</p> <p>3.2.6. Перевірку знань експлуатаційним персоналом цих Правил слід проводити щороку <b>не рідше одного разу на рік</b>.</p> <p>...</p>
<p>5.1. ...</p> <p>5.1.23. На <i>міжнавігаційний</i> період усе основне механічне обладнання необхідно <i>законсервувати</i>—і привести в стан, що виключає шкідливий вплив на нього льоду, атмосферних опадів і випадкові пошкодження під час виконання ремонтних робіт.</p> <p>...</p>	<p>5.1. ...</p> <p>5.1.23. На період <b>проведення планових профілактичних і ремонтних робіт чи перерви у навігації на час виникнення загрозливих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка)</b> усе основне механічне обладнання необхідно привести в стан, що виключає шкідливий вплив на нього льоду, атмосферних опадів і випадкові пошкодження під час виконання ремонтних робіт.</p> <p>...</p>
<p>5.3.5. У <i>період навігації</i> насосні установки повинні бути справними і перевірятися в дії в разі видачі свідоцтва про придатність СГТС до експлуатації.</p>	<p>5.3.5. У <b>навігаційний період</b> насосні установки повинні бути справними і перевірятися в дії в разі видачі свідоцтва про придатність СГТС до експлуатації.</p>
<p>5.4. ...</p>	<p>5.4. ...</p>



Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p>5.4.4. Стан антикорозійного захисту металоконструкцій на кожній СГТС визначається комісією судноплавної гідротехнічної споруди, очолюваною представником ДП «Укрводшлях», щорічно після закриття навігації, а в підводній частині – після відкачування води з камер. Результати обстеження оформлюються актом.</p> <p>...</p>	<p>5.4.4. Стан антикорозійного захисту металоконструкцій на кожній СГТС визначається комісією судноплавної гідротехнічної споруди, очолюваною представником ДП «Укрводшлях», <b>не рідше одного разу на рік у період проведення планових профілактичних і ремонтних робіт чи перерви у навігації на час виникнення загрозливих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка),</b> а в підводній частині – після відкачування води з камер. Результати обстеження оформлюються актом.</p> <p>...</p>
<p>6.2. ...</p> <p>6.2.5. Температура в приміщеннях з електрообладнанням (панелі, пульти тощо) повинна підтримуватися: <i>в період навігації</i> – не нижче плюс 14 град.С, <i>у міжнавігаційний період</i> – не нижче плюс 5 град.С.</p> <p>...</p> <p>6.2.30. Після <i>міжнавігаційного ремонту</i> і випробувань електрообладнання до <i>відкриття</i> навігації слід провести наладку всіх електричних систем, перевірити взаємодію елементів схем і роботу аварійних та робочих блокувальних пристроїв. Перевірка роботи аварійних і робочих блокувальних пристроїв <i>протягом навігації</i> повинна здійснюватися за графіком.</p> <p>...</p> <p>6.2.33. Роботи з регулювання апаратури і схеми автоматики протягом <i>навігації</i> повинні здійснюватися в</p>	<p>6.2. ...</p> <p>6.2.5. Температура в приміщеннях з електрообладнанням (панелі, пульти тощо) повинна підтримуватися: <b>у навігаційний період</b> – не нижче плюс 14 град.С, <b>у період проведення планових профілактичних і ремонтних робіт</b> – не нижче плюс 5 град.С.</p> <p>...</p> <p>6.2.30. Після <b>проведення планових профілактичних і ремонтних робіт та</b> випробувань електрообладнання до <b>закінчення перерви у навігації</b> слід провести наладку всіх електричних систем, перевірити взаємодію елементів схем і роботу аварійних та робочих блокувальних пристроїв. Перевірка роботи аварійних і робочих блокувальних пристроїв <b>протягом навігаційного періоду</b> повинна здійснюватися за графіком.</p> <p>...</p> <p>6.2.33. Роботи з регулювання апаратури і схеми автоматики протягом <b>навігаційного періоду</b> повинні</p>



Документ СЕД мініінфраструктури  
 Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
 Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
 Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p>періоди між шлюзуваннями із дотриманням вимог правил охорони праці.</p> <p>...</p> <p>6.2.39. <i>На початку навігації</i> до видачі свідоцтва про придатність СГТС до експлуатації переносним мегомметром повинен бути вимірний опір ізоляції між «землею» та ізоляцією кожної повністю зібраної схеми керування при всіх інших зібраних та заземлених колах і температурі не нижче плюс 5 град.С.</p> <p>...</p> <p>6.2.42. Електричні вимірювачі (покажчики положення воріт, затворів, рівнів тощо) підлягають перевірці на місцях не рідше одного разу на рік у <i>міжнавігаційний</i> період.</p> <p>...</p>	<p>здійснюватися в періоди між шлюзуваннями із дотриманням вимог правил охорони праці.</p> <p>...</p> <p><b>6.2.39. Після проведення планових профілактичних і ремонтних робіт</b> до видачі свідоцтва про придатність СГТС до експлуатації переносним мегомметром повинен бути вимірний опір ізоляції між «землею» та ізоляцією кожної повністю зібраної схеми керування при всіх інших зібраних та заземлених колах і температурі не нижче плюс 5 град.С.</p> <p>...</p> <p>6.2.42. Електричні вимірювачі (покажчики положення воріт, затворів, рівнів тощо) підлягають перевірці на місцях не рідше одного разу на рік у період <b>проведення планових профілактичних і ремонтних робіт.</b></p> <p>...</p>
<p>6.3. ...</p> <p>6.3.7. Стан навігаційної сигналізації на СГТС слід перевіряти не рідше одного разу <i>за навігацію</i>.</p> <p>...</p>	<p>6.3. ...</p> <p>6.3.7. Стан навігаційної сигналізації на СГТС слід перевіряти не рідше одного разу <b>у рік.</b></p> <p>...</p>
<p>7.1.</p> <p>7.1.1. ...</p> <p><i>державний нагляд за системою управління безпекою судноплавства відповідно до Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514;</i></p>	<p>7.1.</p> <p>7.1.1. ...</p> <p><b>державний нагляд за системою управління безпекою судноплавства здійснюється відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності;</b></p> <p><b>Виключити</b></p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45



3464/46/14-22 від 20.07.2022



<p><del>галузевий нагляд за технічним станом, безпекою і надійністю СГТС;</del></p> <p>...</p>	<p>...</p>
<p>7.3. Порядок введення судноплавних гідротехнічних споруд в експлуатацію <i>навесні</i> та виведення їх з експлуатації <i>восени</i></p> <p>7.3.1. Дати відкриття і закриття навігації на СГТС визначаються ДП «Укрводшлях» за погодженням з Міністерством інфраструктури України і затверджуються Державною службою морського та річкового транспорту України.</p> <p>7.3.2. Введення в експлуатацію <i>навесні</i> та виведення СГТС з експлуатації <i>восени</i> здійснюється комісією, до складу якої входять спеціалісти СГТС.</p>	<p>7.3. Порядок введення судноплавних гідротехнічних споруд в експлуатацію та виведення їх з експлуатації</p> <p><b>7.3.1. Навігаційний період (прохід суден через СГТС) є цілорічним. Дати перерви у навігації або тимчасового припинення пропуску через СГТС з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт, проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт, при виникненні загрозливих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка), наявності небезпеки природного або техногенного характеру, що загрожує безпечному проході суден встановлюється Адміністрацією судноплавства за поданням ДП «Укрводшлях».</b></p> <p><b>7.3.2. Виведення з експлуатації СГТС з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт та введення в експлуатацію після їх закінчення здійснюється комісією, до складу якої входять спеціалісти СГТС.</b></p> <p><b>Виведення з експлуатації СГТС з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт здійснюється після доведення інформації за допомогою річкової інформаційної служби та її оприлюднення на офіційному вебсайті Адміністрації судноплавства.</b></p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p>7.3.3. Готовність СГТС до експлуатації визначається закінченням і прийманням у встановленому порядку <i>робіт з міжнавігаційного ремонту</i> його основних конструкцій і обладнання.</p> <p>...</p> <p>7.3.6. <i>Виведення СГТС з експлуатації восени визначається обсягом міжнавігаційного ремонту та метеорологічними умовами.</i></p> <p>7.3.7. <i>Міжнавігаційний ремонт проводиться відповідно до інструкцій, графіків та планів.</i></p> <p>...</p>	<p>7.3.3. Готовність СГТС до експлуатації визначається закінченням і прийманням у встановленому порядку <b>після проведення планових профілактичних і ремонтних робіт</b> його основних конструкцій і обладнання.</p> <p>...</p> <p><b>7.3.6. Терміни виведення СГТС з експлуатації з метою проведення планових профілактичних і ремонтних робіт визначається обсягом планових робіт з урахуванням метеорологічних умов.</b></p> <p><b>7.3.7. Планові профілактичні і ремонтні роботи проводяться відповідно до інструкцій, графіків та планів.</b></p> <p>...</p>
<p>7.4. ...</p> <p>7.4.2. Пропуск суден через судноплавні шлюзи здійснюється в порядку, визначеному Правилами пропуску суден через судноплавні шлюзи України <i>і відповідно до Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 09.06.99 № 299, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 24.06.99 за № 408/3701.</i></p> <p>...</p>	<p>7.4. ...</p> <p>7.4.2. Пропуск суден через судноплавні шлюзи здійснюється в порядку, визначеному Правилами пропуску суден через судноплавні шлюзи України <b>затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 жовтня 2003 року № 809, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 04 листопада 2003 року за № 1010/8331.</b></p> <p>...</p>
<p>7.6.3 ...</p> <p>Про факт транспортної події ДП «Укрводшлях» повідомляє Регістру та <i>Державній службі морського та річкового транспорту України.</i></p>	<p>7.6.3 ...</p> <p>Про факт транспортної події ДП «Укрводшлях» повідомляє Регістру та <b>Адміністрації судноплавства.</b></p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

Міністр інфраструктури України  
\_\_\_\_\_ 2022 р.

Олександр КУБРАКОВ



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



**3464/46/14-22 від 20.07.2022**

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України**  
**та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким,**  
**що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України**  
**від 09 червня 1999 року № 299»**

**I. Визначення проблеми**

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299» (далі – проект акта) розроблено Міністерством інфраструктури України з метою реалізації норм Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон), яким передбачено цілорічний період навігації, а також звільнення суден від плати за шлюзування.

Відповідно до частини 5 статті 14 Закону Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи затверджується Міністерством інфраструктури України.

Відповідно до частини 3 статті 5 Закону Правила технічної експлуатації гідротехнічних споруд затверджується Міністерством інфраструктури України.

Проект акта розроблено на виконання статей 9, 14 та 46 Закону яким пропонується привести термінологію документів, які стосуються судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду, а саме Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 жовтня 2003 року № 809, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 04 листопада 2003 року за № 1010/8331 (далі – Правила пропуску), та Правил технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13 червня 2007 року № 492, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09 липня 2007 року за № 780/14047 (далі – Правила експлуатації), до термінології Закону та до постанови Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 № 212 «Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства».

Частина перша статті 9 Закону містить загальну норму щодо безоплатності використання внутрішніх водних шляхів для плавання суден.

Частина четверта статті 14 Закону встановлює, що проходження судноплавних гідротехнічних споруд є безоплатним для всіх категорій суден, у тому числі іноземних.

Крім того, відповідно до пункту 12 Розділу XII Прикінцевих та перехідних положень Закону, Кабінету Міністрів України протягом одного



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

року з дня опублікування цього Закону необхідно забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

Так, постановою Уряду від 23.02.2022 № 278 прийнято рішення про втрату чинності постанови Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 № 236 «Про затвердження плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» (далі – Постанова № 236).

Отже, вищезазначені норми вимагають втрати чинності наказу Міністерства транспорту України від 09.06.1999 № 299 «Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду», який був в свою чергу прийнятий відповідно до пункту 2 Постанови № 236, яка на даний час вже втратила чинність.

Щодо нормативного підґрунтя запропонованих змін до Правил пропуску та Правил експлуатації необхідно зазначити наступне.

Законом введено терміни такі як «капітан», «мале судно», «навігаційний період», «нафтовмісна суміш», «пасажирське судно», «спортивне судно», «судноводій» тощо.

Відповідно до статті 14 Закону Правилами пропуску встановлюються вимоги до суден, зокрема фактичні габарити суден (складу суден), які можуть здійснювати проходження через шлюзи, несправності суден, з якими таке проходження забороняється, вимоги до сумісного шлюзування декількох суден, порядок регулювання руху суден під час шлюзування, вимоги до руху суден в акваторії судноплавної гідротехнічної споруди, а також черговість проходження суднами шлюзів.

Проходження суднами та складами суден внутрішнього плавання судноплавних шлюзів (шлюзування) здійснюється відповідно до Правил пропуску. Судна та склади суден внутрішнього плавання, які здійснюють перевезення пасажирів або небезпечних вантажів, мають першочергове право проходження судноплавних шлюзів. Шлюзування малих і спортивних суден здійснюється або під час шлюзування суден внутрішнього плавання, або самостійно (групами). Правилами пропуску суден через судноплавні шлюзи визначається максимальний час очікування шлюзування для малих і спортивних суден та інші особливості шлюзування таких суден.

Статтею 46 Закону передбачено, що навігаційний період на внутрішніх водних шляхах є цілорічним. Перерва у навігації на внутрішніх водних шляхах або їх окремих ділянках встановлюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього

водного транспорту (наразі – це Адміністрація судноплавства), на період, зокрема виникнення загрозливих для судноплавства погодних умов (температура повітря, льодова обстановка) та проведення планових профілактичних і ремонтних робіт на судноплавних гідротехнічних спорудах на внутрішніх водних шляхах. Також, судноплавство на окремих ділянках



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

внутрішніх водних шляхів протягом навігаційного періоду може бути тимчасово припинено Адміністрацією судноплавства, зокрема, у разі проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт на судноплавних гідротехнічних спорудах.

Судноплавні гідротехнічні споруди Дніпровського каскаду обліковуються на балансі та утримуються в експлуатаційному стані державним підприємством водних шляхів «Укрводшлях» (ДП «Укрводшлях»), яке належить до сфери управління Мінінфраструктури відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.03.2011 № 265 «Питання управління Міністерством інфраструктури об'єктами державної власності».

У зв'язку із вищевикладеним виникла необхідність у внесенні змін до положень Правил пропуску та Правил технічної експлуатації, а також визнання наказу № 299 таким що втратив чинність.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Зазначена проблема не може бути розв'язана за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно правовими актами;

чинними нормативно-правовими актами, оскільки фактично здійснення заходів державного регулювання відбувається з урахуванням та на виконання вимог Закону, а існуючі нормативно-правові акти не враховують та не реалізують окремих положень Закону.

Незатвердження змін запропонованих проектом акта, призведе до неможливості реалізації окремих положень Закону. Також це може негативно вплинути на функціонування внутрішнього водного транспорту в цілому.

У разі прийняття проекту акта передбачається виконання таких завдань:

- приведення Правил пропуску та Правил експлуатації у відповідність до норм Закону, зокрема:

виключення з нормативно-правових актів Мінінфраструктури поняття «міжнавігаційний період» та встановлення цілорічної навігації з відповідними перервами;

ввести дерегулятивні норми:

- визначити час максимального очікування шлюзування для малих та спортивних суден;

- розширити норми по передачі сигналів між капітанами (судноводіями)



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

та шлюзом до сучасних можливостей: дозволити повідомлення не тільки за допомогою радіозв'язку, а й через мобільний зв'язок;

- ввести дерегулятивну норму щодо чіткої можливості та умов суміжного безпечного шлюзування складами суден – один буксир та дві несамохідні баржі;

- уточнення щодо наявності судового журналу на тих суднах, для яких він передбачається.

Також, пропонується визнання таким, що втратив чинність, наказ Міністерства транспорту України від 09.06.99 № 299 «Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24.06.1999 за № 408/3701.

У зв'язку з цим, альтернативні (ринкові) механізми досягнення встановлених цілей відсутні.

Тому прийняття запропонованого проєкту акта є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

## II. Цілі державного регулювання

Основними цілями проєкту акта є:

- приведення Правил пропуску та Правил експлуатації у відповідність до норм Закону, зокрема: виключення з нормативно-правових актів Мінінфраструктури поняття «міжнавігаційний період» та встановлення цілодобової навігації з відповідними перервами;

- ввести дерегулятивні норми:

визначити час максимального очікування шлюзування для малих та спортивних суден;

розширити норми по передачі сигналів між капітанами (судноводіями) та шлюзом до сучасних можливостей: дозволити повідомлення не тільки за допомогою радіозв'язку, а й через мобільний зв'язок;

ввести дерегулятивну норму щодо чіткої можливості та умов суміжного безпечного шлюзування складами суден – один буксир та дві несамохідні баржі;

уточнення щодо наявності судового журналу на тих суднах, для яких він передбачається.

Також пропонується визнання таким, що втратив чинність, наказ Міністерства транспорту України від 09.06.99 № 299 «Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24.06.99 за № 408/3701.

У разі погодження проєкту акта буде встановлено регулювання правовідносин у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах, підвищено рівень безпеки



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

судноплавства шляхом встановлення вимог до сумісного шлюзування декількох суден, технічні вимоги до буксирів (штовхачів), визначення максимального часу очікування шлюзування для малих і спортивних суден.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не надасть змоги розв'язати проблеми, визначені у розділі I.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Сприятиме: приведенню Правил пропуску та Правил експлуатації у відповідність до норм Закону, зокрема: <ul style="list-style-type: none"> <li>• виключення з нормативно-правових актів Мінінфраструктури поняття «міжнавігаційний період» та встановлення цілорічної навігації з відповідними перервами;</li> <li>введенню дерегулятивної норми:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• визначенню часу максимального очікування шлюзування для малих та спортивних суден;</li> <li>• розширення норми по передачі сигналів між капітанами (судноводіями) та шлюзом до сучасних можливостей: дозволити повідомлення не тільки за допомогою радіозв'язку, а й через мобільний зв'язок;</li> <li>• введенню дерегулятивної норми щодо чіткої можливості та умов суміжного безпечного шлюзування складами суден – один буксир та дві несамохідні баржі;</li> <li>• уточненню щодо наявності судового журналу на тих судах, для яких він передбачається.</li> </ul> </li> </ul>

Таким чином, Альтернатива 2 є прийнятним і єдиним способом досягнення зазначених цілей.

#### 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

##### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною.	Залишаються не реалізованими норми статтей 9, 14 та 46 Закону. Не актуалізовані Правила пропуску



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
 Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
 Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022



		<p>суден через судноплавні шлюзи України та Правила технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд</p> <p>Не врегульовано питання щодо сумісного шлюзування декількох суден, шлюзування негабаритних суден (складу суден), технічні вимоги до буксирів (штовхачів), визначення максимального часу очікування шлюзування для малих і спортивних суден.</p>
<p><i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта</p>	<p>Реалізовано норми статей 9, 14 та 46 Закону.</p> <p>Також: виключено з нормативно-правових актів Мінінфраструктури поняття «міжнавігаційний період» та встановлення цілорічної навігації з відповідними перервами;</p> <p>встановлено дерегулятивні норми:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• час максимального очікування шлюзування для малих та спортивних суден;</li> <li>• розширено норми по передачі сигналів між капітанами (судноводіями) та шлюзом до сучасних можливостей: дозволити повідомлення не тільки за допомогою радіозв'язку, а й через мобільний зв'язок;</li> <li>• введено дерегулятивну норму щодо чіткої можливості та умов суміжного безпечного шлюзування складами суден – один буксир та дві несамохідні баржі;</li> <li>• встановлено норму щодо наявності суднового журналу на тих суднах, для яких він передбачається;</li> </ul> <p>приведено у відповідність термінологію,</p>	<p>Додаткових витрат з державного бюджету не передбачається.</p> <p>Адміністрація судноплавства та ДП «Укрводшлях» виконуватиме свої функції в межах наявної чисельності і видатків на утримання.</p>



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

	яка застосовується в зазначених актах.	
--	--	--

### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Під сферу регулювання проекту акта підпадають такі суб'єкти господарювання:

ДП «Укрводшлях»;  
судноплавні компанії.

Загальна кількість суб'єктів господарювання становить 109\* суб'єкта.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікрос	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	16	93	0	0	109
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	15	85	0	0	100

\*- за даними Державної служби статистики України кількість діючих суб'єктів господарювання у 2020 році за видом економічної діяльності Код за КВЕД–2010 50.30 – 72 суб'єкти та Код за КВЕД–2010 50.40. – 36 суб'єктів;

- 1 суб'єкт сфери управління, задіяний в навігаційно-гідрографічному забезпеченні судноплавних гідротехнічних споруд з боку держави (ДП «Укрводшлях»).

Кількість малих та мікропідприємств неможливо визначити з причини відсутності такої статистики. Проте регуляторний акт матиме однаковий вплив на всіх суб'єктів господарювання.

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною.	Витрати відсутні. Відсутність достатнього нормативного врегулювання правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України та технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд на внутрішніх водних шляхах, не реалізовано норми статей 9, 14 та 46 Закону.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Реалізовано норми статей 9, 14 та 46 Закону. Буде виключенно з нормативно-правових актів	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються витрати одного суб'єкта господарювання за 5 років:



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

	<p>Мінінфраструктури поняття «міжнавігаційний період» та встановлення цілорічної навігації з відповідними перервами;</p> <p>встановлено дерегулятивні норми:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• час максимального очікування шлюзування для малих та спортивних суден;</li> <li>• розширено норми по передачі сигналів між капітанами (судноводіями) та шлюзом до сучасних можливостей: дозволити повідомлення не тільки за допомогою радіозв'язку, а й через мобільний зв'язок;</li> <li>• введено дерегулятивну норму щодо чіткої можливості та умов суміжного безпечного шлюзування складами суден – один буксир та дві несамохідні баржі;</li> <li>• встановлено норму щодо наявності судового журналу на тих суднах, для яких він передбачається;</li> <li>• приведенно у відповідність термінології, яка застосовується в зазначених актах.</li> </ul>	<p><u>пов'язані з ознайомленням з новими регуляторними нормами</u> в сумі 880 грн. (стосується 109 суб'єктів-судноплавних компаній та ДП «Укрводшлях»)**;</p> <p><u>Витрати 1 суб'єкта господарювання в результаті реалізації регуляторного акта за 5 років:</u> 109 суб'єктів господарювання: 880 грн.;</p> <p><u>Усереднені витрати на 1 суб'єкта господарювання в результаті реалізації регуляторного акта за 5 років:</u> 880 грн.</p>
--	--	--

\*\* Розрахунок витрат всіх суб'єктів господарювання, пов'язаних з ознайомленням з новими регуляторними нормами здійснено виходячи із розміру середньої заробітної плати в Україні, яка станом 01.01.2022 становить у місячному розмірі – 14 577,00 грн., у погодинному розмірі – 88 грн. Кількості часу, необхідного для ознайомлення: 1 год. робочого часу – для суб'єктів господарювання, які є експлуатуючими організаціями судноплавних гідротехнічних споруд; 10 годин робочого часу для: судноплавних компаній, беручи до уваги, що в середньому в 1 компанії працюють 10 капітанів (судноводіїв) суден, які мають ознайомитись з регуляторним актом; ДП «Укрводшлях», виходячи з кількості задіяних працівників, які мають ознайомитись з регуляторним актом.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Витрати відсутні
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проєкту акта	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачається загальна сума витрат суб'єктів господарювання за 5



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

років складе – 95 920 грн.

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), 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	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (витрати, пов'язані з оплатою робочого часу, витраченого працівниками на ознайомлення з новими регуляторними нормами, гривень	880*	880*
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	880*	880*
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	109*	109*
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	95 920*	95 920*



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

\*- стосуються 109 суб'єктів: судноплавних компаній (108) та ДП «Укрводшлях»

### Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	-	-	-

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

\* Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	-	-	-	-

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 адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	-	-	-	-



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

\* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
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)	-	-	-	-

Вид витрат*	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-

Вид витрат	Витрати, пов'язані з оплатою робочого часу, витраченого працівниками на ознайомлення з новими регуляторними нормами	Витрати, пов'язані з оплатою робочого часу, витраченого працівниками на подачу інформації в РІС	Витрати, пов'язані з оплатою робочого часу, витраченого працівниками на подачу заявки до Адміністрації судноплавства	За рік (стартовий)	Витрати за п'ять років



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

Інше (витрати, пов'язані з оплатою робочого часу, витраченого працівниками на ознайомленням з новими регуляторними нормами, а також з подачею інформації в РІС), гривень	880**	-	-	880	880
--	-------	---	---	-----	-----

\* - стосуються 109 суб'єктів: судноплавних компаній (108) та ДП «Укрводшлях».

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

1 - цілі прийняття проекту наказу, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати);

2 - цілі прийняття проекту наказу, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невіршеними);

3 - цілі прийняття проекту наказу, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

4 - цілі прийняття проекту наказу, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Цілі прийняття проекту наказу не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту наказу	4	Прийняття проекту наказу забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей (проблема більше існувати не буде)

Рейтинг результативнос ті	Вигоди (підсумок)	Витрат и (підсумок)	Обґрунтуван ня відповідного місця альтернативи у рейтингу
<i>Альтерна</i>	Відсутні	Відсут	У разі



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

<p><i>тива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час</p>		ні	залишення нинішньої ситуації без змін проблему, наведену в розділі I, не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
<p><i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта</p>	<p>Прийняття проекту наказу забезпечить досягнення встановлених у розділі II цілей.</p> <p>Буде: Реалізовано норми статей 9, 14 та 46 Закону.</p> <p>Буде: виключено з нормативно-правових актів Мінінфраструктури поняття «міжнавігаційний період» та встановлення цілорічної навігації з відповідними перервами; встановлено дерегулятивні норми:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• час максимального очікування шлюзування для малих та спортивних суден;</li> <li>• розширено норми по передачі сигналів між капітанами (судноводіями) та шлюзом до сучасних можливостей: дозволити повідомлення не тільки за допомогою радіозв'язку, а й через мобільний зв'язок;</li> <li>• введено дерегулятивну норму щодо чіткої можливості та умов суміжного безпечного шлюзування складами суден – один буксир та дві несамохідні баржі;</li> <li>• встановлено норму щодо наявності суднового журналу на тих суднах, для яких він передбачається;</li> </ul> <p>приведено у відповідність термінології, яка застосовується в зазначених актах.</p>	<p>Витрати держави відсутні.</p> <p>Витрати 109 суб'єктів господарювання за 5 років складуть в сумі 95 920 грн.</p>	<p>Прийняття проекту наказу забезпечить удосконалення державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, реалізацію положень Закону в частині нормативного врегулювання правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України та технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд на внутрішніх водних шляхах</p>

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

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

Заходами, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми з боку держави є забезпечення приведення у відповідність до Закону України «Про



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022



внутрішній водний транспорт» нормативно-правові акти міністерства, які стосуються судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду, зокрема щодо цілорічного навігаційного періоду, а також введе уточнюючі і дерегулятивні норми щодо процедури проходження судноплавними шлюзами, в тому числі для складів суден.

Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 09 червня 1999 року № 299 та затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України» забезпечить приведення термінології документів, які стосуються судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду, а саме Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.10.2003 № 809, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 04.11.2003 за № 1010/8331, та Правил технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 № 492, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.07.2007 за № 780/14047, до термінології Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та до постанови Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 № 212 «Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства».

Прийняття наказу також встановить норми щодо максимально допустимого часу очікування шлюзування для малих та спортивних суден, норми щодо передачі сигналів між капітанами (судноводіями) та шлюзом за допомогою радіозв'язку та мобільного зв'язку, а також суміжне безпечне шлюзування складами суден – один буксир та дві несамохідні баржі.

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію цього регуляторного акта відсутній.

Реалізація положень регуляторного акта не потребує додаткових матеріальних та фінансових витрат із Державного бюджету.

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

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

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наводяться у розділі III відповідно до додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не розроблявся у зв'язку із відсутністю витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування.

Тест малого підприємництва (М-Тест) відповідно до Додатку 4 до Методики не проводився у зв'язку із неможливістю визначення кількості малих та мікропідприємств через відсутність такої статистики, та, відповідно – неможливість визначення відсотка таких підприємств у загальній кількості. Проте, регуляторний акт матиме однаковий вплив на всіх суб'єктів господарювання, які підпадають під його дію.

## **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Оскільки проєкт акта розроблено на виконання вимог Закону, його дія обмежується дією Закону та не обмежується у часі іншими чинниками, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

## **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – надходження не передбачаються.

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

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – середній. З цією метою регуляторний акт оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акта мають бути виражені у кількісній формі. Однак, у разі неможливості обчислення розмірів тієї чи іншої вигоди, результативність може бути виражена в текстовій формі, грошових одиницях чи процентному співвідношенні.

Після набуття чинності проєктом наказу його результативність визначатиметься такими показниками:

1. кількість суб'єктів господарювання – судноплавних компаній, які здійснюватимуть проходження через судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду - 108;
2. кількість суднопроходів судноплавними шлюзами Дніпровського каскаду – 1 080;
3. кількість шлюзувань складами суден в складі 2 несамохідні баржі та 1 буксир - 50;
4. максимальний час очікування шлюзування для малих і спортивних суден - не перевищує 6 годин;



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022

5. застосування капітанами (судноводіями) та начальниками вахти шлюзу мобільного зв'язку для інформування;
6. кількість аварійних подій на судноплавних шлюзах Дніпровського каскаду;
7. кількість звернень/скарг від суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта.

## **ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне статистичне відстеження його результативності.

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України, Адміністрацією судноплавства, ДП «Укрводшлях» за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта.

Установлені кількісні значення показників результативності регуляторного акта порівнюватимуться із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 р.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000066243200E764A500  
Дійсний з 04.07.2022 15:07:45 по 04.07.2024 15:07:45

Міністерство інфраструктури України



3464/46/14-22 від 20.07.2022