

## АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

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

#### I. Визначення проблеми

Додатком XXXII до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода) передбачено імплементацію в національне законодавство Директиви 2003/25/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 14 квітня 2003 року про спеціальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро (далі – Директива 2003/25/ЄС) протягом трьох років з дати набрання чинності Угодою.

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

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

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

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

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

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

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

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



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400  
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59  
ID 1161884

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Реалізація акта вплине на:

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

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

## II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

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

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

забезпечення виконання міжнародно-правових зобов'язань України, передбачених Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію);

виконання вимог Конституції України щодо виконання обов'язків держави.

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

#### 1. Визначення альтернативних способів

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

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

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

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

### 3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

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

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

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

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

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

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

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

### ВИТРАТИ

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Прогнозованими значеннями показників результативності регуляторного акта є:

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

кількість здійснених оглядів пасажирських суден ро-ро класифікаційним товариством;

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

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

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

кількість аварійних випадків з суднами ро-ро.

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

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

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

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

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

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

\_\_\_\_\_ 2021 р.