



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та відповідно до рекомендацій, наданих Державною регуляторною службою України листом від 26.01.2021 № 41, надсилає на погодження доопрацьований проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України» (далі – проект наказу).

Додатки: 1. Копія проекту наказу на 9 арк. в 1 прим.
2. Копія порівняльної таблиці до проекту наказу на 3 арк. в 1 прим.
3. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу на 21 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

420224 *

Микола Мельник 351 44 80



№1869/46/10-21 від 23.02.2021 на №РІШЕННЯ № 41 від 26.01.2021

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до
Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу
морського і річкового транспорту України»

Зміст положення (норми) чинного акта законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проєкту акта
Пункт 2.9 Розділу II Положення: 2.9. Графік вахт (робіт) та чергувань розробляється і затверджується судновласником або за його дорученням капітаном судна за погодженням з відповідним виборним органом первинної профспілкової організації, а в разі відсутності профспілкової організації - з уповноваженим представницьким органом трудового колективу.	Пункт 2.9 Розділу II Положення: 2.9. Графік вахт (робіт) та чергувань розробляє і затверджує судновласник або за його дорученням капітан судна за погодженням із відповідним виборним органом первинної профспілкової організації, а якщо профспілкової організації не має – з уповноваженим представницьким органом трудового колективу. На судні, в легкодоступному для членів екіпажу місці, повинна висіти таблиця з розкладом організації праці на судні, у якій для кожної посади має бути зазначено: графік вахт (робіт) та чергувань (у рейсі та в порту); максимальні години роботи чи мінімальні години відпочинку відповідно до законодавства та чинних колективних договорів. Записи до розкладу виконання робіт на борту судна вносяться українською мовою, а на суднах, що здійснюють міжнародні рейси, – також англійською мовою згідно з додатком 1 до цього Положення.

Пункт 2.13 Розділу II Положення:

2.13. Капітан судна забезпечує ведення щоденного обліку тривалості робочого часу і часу відпочинку кожного члена екіпажу відповідно до чинного законодавства України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Пункт 2.13 викласти в такій редакції:

2.13. Капітан судна забезпечує ведення щоденного обліку тривалості робочого часу і часу відпочинку кожного члена екіпажу відповідно до законодавства України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Записи годин праці або годин відпочинку членів екіпажу здійснюються українською мовою, а на суднах, що здійснюють міжнародні рейси, - також англійською мовою згідно з додатком 2 до цього Положення.

Члени екіпажу повинні отримувати копію записів годин праці та годин відпочинку, що їх стосуються, засвідчену підписом капітана або особи, уповноваженої капітаном, і члена екіпажу.

Судновласник визначає для кожного судна порядок зберігання записів на борту судна із зазначенням періодів їх ведення та перевірки.

Під час визначення порядку зберігання записів судновласник повинен врахувати, що строк зберігання записів не може становити менше ніж дванадцять місяців, внесення записів повинне здійснюватися не рідше ніж один раз на добу, а перевірка записів – не рідше ніж один раз на два тижні.

На судні, у легкодоступному для членів екіпажу місці повинні зберігатися тексти Кодексу законів про працю України, Кодексу торговельного мореплавства України, цього Положення, а також примірники колективного договору, генеральних та галузевих угод.

Пункт 3.3 Розділу III Положення:

3.3. Тривалість щоденного відпочинку членів екіпажів морських суден та суден внутрішнього плавання має становити від 12 до 16 годин залежно від установленної графіком тривалості вахт (суднових робіт). Часом щоденного відпочинку членів екіпажу вважаються перерви між окремими вахтами за встановленими графіками, погодженими із відповідним виборним органом первинної профспілкової організації, а в разі її відсутності – з уповноваженим представницьким органом трудового колективу, при цьому одна з перерв повинна забезпечувати восьмигодинний безперервний відпочинок.

Пункт 3.3 Розділу III Положення:

3.3. Тривалість щоденного відпочинку членів екіпажів морських суден та суден внутрішнього плавання має становити від 12 до 16 годин залежно від установленної графіком тривалості вахт (суднових робіт). Часом щоденного відпочинку членів екіпажу вважаються перерви між окремими вахтами за встановленими графіками, погодженими із відповідним виборним органом первинної профспілкової організації, а в разі її відсутності – з уповноваженим представницьким органом трудового колективу, при цьому одна з перерв повинна забезпечувати восьмигодинний безперервний відпочинок.

Тривалість щотижневого відпочинку у семиденний період роботи має становити не менше ніж сімдесят сім годин.

Міністр інфраструктури України

_____ 2021 р.



Владислав КРИКЛІЙ



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

**Про внесення змін до
Положення про робочий час та
час відпочинку плаваючого
складу морського і річкового
транспорту України**

Відповідно до статті 57 Кодексу торговельного мореплавства України та пункту 50 Плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 року № 747, з метою покращення соціального захисту членів екіпажу в частині дотримання їх прав на час відпочинку в період роботи на морських та річкових суднах **н а к а з у ю:**

1. Внести зміни до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затвердженого

наказом Міністерства інфраструктури України від 29 лютого 2012 року № 135, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23 березня 2012 року за № 445/20758, що додаються.

2. Директорату реформування морської та річкової галузі (Ілясевичу Я.) забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

_____ 2021 року № _____

Зміни

до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського
і річкового транспорту України

1. У розділі II:

1) пункт 2.9 викласти в такій редакції:

«2.9. Графік вахт (робіт) та чергувань розробляє і затверджує судновласник або за його дорученням капітан судна за погодженням із відповідним виборним органом первинної профспілкової організації, а якщо профспілкової організації не має – з уповноваженим представницьким органом трудового колективу.

На судні в легкодоступному для членів екіпажу місці повинна висіти таблиця з розкладом організації праці на судні, у якій для кожної посади має бути зазначено:

графік вахт (робіт) та чергувань (у рейсі та в порту);

максимальні години роботи чи мінімальні години відпочинку відповідно до законодавства та чинних колективних договорів.

Записи до розкладу виконання робіт на борту судна вносяться українською мовою, а на суднах, що здійснюють міжнародні рейси, – також англійською мовою згідно з додатком I до цього Положення.».

2) пункт 2.13 викласти в такій редакції:

«2.13. Капітан судна забезпечує ведення щоденного обліку тривалості робочого часу і часу відпочинку кожного члена екіпажу відповідно до законодавства України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Записи годин праці та годин відпочинку членів екіпажу здійснюються українською мовою, а на суднах, що здійснюють міжнародні рейси, – також англійською мовою згідно з додатком 2 до цього Положення.

Члени екіпажу повинні отримувати копію записів годин праці та годин відпочинку, що їх стосуються, засвідчену підписом капітана або особи, уповноваженої капітаном, і члена екіпажу.

Судновласник визначає для кожного судна порядок зберігання записів на борту судна із зазначенням періодів їх ведення та перевірки.

Під час визначення порядку зберігання записів судновласник повинен врахувати, що строк зберігання записів не може становити менше ніж дванадцять місяців, внесення записів повинно здійснюватися не рідше ніж один раз на добу, а перевірка записів – не рідше ніж один раз на два тижні.

На судні в легкодоступному для членів екіпажу місці повинні зберігатися тексти Кодексу законів про працю України, Кодексу торговельного мореплавства України, цього Положення, а також примірники колективного договору, генеральних та галузевих угод.».

2. У розділі III:

Пункт 3.3 доповнити новим абзацом такого змісту:

«Тривалість щотижневого відпочинку у семиденний період роботи має становити не менше ніж сімдесят сім годин.».

3. Доповнити Положення додатками 1 та 2, що додаються.

Генеральний директор
Директорату
реформування морської та
річкової галузі



Ярослав ІЛІСЕВИЧ

Додаток 1
до Положення про робочий час та час
відпочинку плаваючого складу морського і
річкового транспорту України
(пункт 2.9 розділу II)

РОЗКЛАД ВИКОНАННЯ РОБІТ НА БОРТУ СУДНА¹
TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS

Назва судна
Name of ship: _____
Останнє оновлення розкладу/Latest update of table: _____

Прапор судна
Flag of ship: _____

Номер IMO (якщо є)
IMO number (if any) _____

() із/of () сторінок/pages

Мінімальна кількість годин відпочинку: від дванадцяти до шістнадцяти годин за будь-який двадцятичотирьохгодинний період та сімдесят сім годин за будь-який семиденний період.

Інші вимоги/Other requirements: _____

Посада/звання ² Position/rank	Заплановані щоденні години праці в морі Scheduled daily work hours at sea		Заплановані щоденні години праці в порту Scheduled daily work hours in port		Коментар Comments	Всього щоденних годин праці/відпочинку Total daily work/rest hours	
	Вахта (з-до)/ Watchkeeping (from-to)	Обов'язки поза вахтою (з-до)/ Non-watchkeeping duties ³ (from-to)	Вахта (з-до)/ Watchkeeping (from-to)	Обов'язки поза вахтою (з-до)/ Non-watchkeeping duties (from-to)		At sea	In ports
1	2	3	4	5	6	7	8

Підпис капітана/Signature of the master _____

¹ Цей розклад ведеться робочою мовою судна та англійською мовою (для суден, що здійснюють міжнародні рейси)
The terms used in this model table are to appear in the working languages of the ship and in English (for ships in international voyages)

² Для тих посад і звань, які також є у свідоцтві про мінімальний склад екіпажу судна, застосована термінологія має бути такою ж, як в цьому свідоцтві.
For those positions/ranks that are also listed in the ships safe Manning document, the terminology used should be the same as in that document.

³ Для персоналу вахти, графа 6 може використовуватися для показу очікуваної кількості годин, витрачених на незаплановану роботу, і всі такі години мають бути включеними у відповідну колонку загальної кількості щоденних годин праці/For watchkeeping personnel, the comment section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours column.

Витяг з Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України,
затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 29.02.2012 № 135, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 23.03.2012 за № 445/2012/58

2.2. Для членів екіпажів суден морського і річкового транспорту установлюється п'ятиденний 40-годинний робочий тиждень з двома вихідними днями - у суботу й неділю. Тривалість робочого дня - 8 годин, напередодні святкових і неробочих днів - 7 годин. Для тих, хто працює в пікельних та важких умовах праці, за рекомендаціями атестації робочих місць, за умовами праці, установлюється скорочена тривалість робочого часу - не більше 36 годин на тиждень. При цьому місячна, квартальна, річна норма робочого часу враховується виходячи з узятого за основу п'ятиденного робочого тижня з двома вихідними днями.

2.3. На судах із цілодобовою роботою під час експлуатації для членів екіпажів встановлюється, як правило, тримісний 8-годинний графік вахт. На судах, які експлуатуються не цілодобово, встановлюється дво- або одніомісний графік вахт. При цьому двомісний графік роботи встановлюється з тривалістю вахт до 12 годин.

3.3. Тривалість щоденного відпочинку членів екіпажів морських суден та суден внутрішнього плавання має становити від 12 до 16 годин залежно від установленого графіком тривалості вахт (суднових робіт). Часом щоденного відпочинку членів екіпажу вважаються перерви між окремими вахтами за встановленими графіками, погодженими із відповідним виборним органом первинної професійкової організації, а в разі її відсутності - з уновновляємим представницьким органом трудового колективу, при цьому одна з перерв повинна забезпечувати восьмьгодинний безперервний відпочинок.

Витяг з Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року
(далі - ІЦДНВ)

Розділ А-УІІІ/1 Кодексу ІЦДНВ (Обов'язкова)

2. Всі особи, призначені виконувати обов'язки вахтового помічника капітана або особи рядового складу, які входять до складу вахти, а також особи, яким призначено виконання обов'язків стосовно забезпечення безпеки та охорони, а також заохочення забруднення, повинні мати час на відпочинок не менше, ніж:

- 1. щонайменше 10 годин відпочинку протягом 24-годинного періоду; та
- 2. 77 годин протягом будь-якого 7-денного періоду.

3. Години відпочинку можуть, довільно, ділитися не більше ніж на 2 періоди, один з яких повинен тривати щонайменше 6 годин, а проміжний час між періодами відпочинку не повинні перевищувати 14 годин.

4. Вимоги стосовно періодів відпочинку, викладені в пунктах 2 та 3, не обов'язково повинні дотримуватися у випадку аварійної ситуації чи в інших надзвичайних умовах експлуатації. Збори по тривозі, навчання з боротьби з пожежею та використанням рятувальних плітенок, а також навчання, приписані національним законодавством та правилами, а також міжнародними документами, повинні проводитися таким чином, щоб зменшити порушення тривалості відпочинку до мінімуму, а навчання не викликали втому.

5. Адміністрації повинні вимагати, щоб розклад несення вахти був розміщений у легкодоступному місці. Розклади повинні складатися у стандартному форматі на робочій мові або мовах на судні та на англійській мові.

Selected text form the Order the Ministry of Infrastructure of Ukraine No. 135 of 29 February 2012 adopting the "Regulation on Working Time and Rest Time for Shipboard Personnel of Maritime and River Transport of Ukraine

2.2. For members of the crew of maritime and inland water vessels established a five-day 40-hour working week with two days of rest – Saturday and Sunday. The working day – 8 hours, before the holidays and official non-working days – 7 hours. For those who works in hazardous and difficult working conditions, the results of job evaluation on working conditions, set shorter working hours - no more than 36 hours a week. In this case, the monthly, quarterly, annual working time is calculated based on the five-day working week based on two days off

2.3. Vessels with round-the-clock operation during the crew usually have a three-shift 8-hour shift schedule. On vessels that are not operated around the clock, a two- or one-shift schedule is established. Thus the two-shift work schedule is established with duration of shifts to 12 hours.

3.3. Minimum hours of rest for members of the crew of maritime and inland water vessels should be from 12 to 16 hours, depending on the established duration of shifts (ship work).

The daily rest of the crew members is considered to be breaks between separate shifts according to the established schedules agreed with the relevant elected body of the primary trade union organization, and in its absence - with the authorized representative body of the labor collective, while one of the breaks must provide eight hours of continuous rest.

Selected text form the STCW Convention

Section A-VIII/1 of the STCW Code (Mandatory)

2. All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch and those whose duties involve designated safety, prevention of pollution and security duties shall be provided with a rest period of not less than:

- 1. a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period, and
- 2. 77 hours in any 7-day period.

3. The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

4. The requirements for rest periods laid down in paragraphs 2 and 3 need not be maintained in the case of an emergency or in other overriding operational conditions. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

5. Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible. The schedules shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

Розділ B-1 III/1 Кодексу STCW (Посійник)

3. Застосовуючи правило VIB/1, необхідно враховувати таке:
1. положення, прийняті з метою запобігання втоми, повинні забезпечувати, щоб не застосовувалися намірні або не викликані обставинами понедоромкові години роботи. Зокрема, мінімальні періоди відпочинку, зазначені в розділі A-VIII/1, не повинні редукуватися таким чином, щоб вся рейтова група могла бути відведена несенню вахти або виконанню інших обов'язків;
 2. частота і тривалість періодів відпочинку, а також надання відпустки в якості компенсації с матеріальними факторами запобігання зростанню з часом та
 3. подвійний фактор запобігання зростанню з часом та
- введені спеціальні заходи з безпеки.

Section B-1 III/1 of the STCW Code (Guidance)

3. In applying regulation VIB/1, the following should be taken into account:
1. provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;
 2. the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time; and
 3. the provision may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.

Додаток 2

до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України (пункт 2.13 розділу II)

ЗАПИСИ ГОДИН ПРАЦІ АБО ГОДИН ВІДПОЧИНКУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ¹
MODEL FORMAT FOR RECORD OR HOURS OF WORK OR HOURS OF REST OF CREW MEMBERS

Назва судна
Name of ship: _____

Член екіпажу (повне ім'я)/Seafarer (full name): _____

Місяць і рік/Month and year: _____

Номер ІМО (якщо є)
IMO number (if any) _____

Прапор судна
Flag of ship: _____

Посада/звання:
Position/rank: _____

Вахтовий/Watchkeeper² так/yes ☐ ні/no ☐

Запис годин праці/відпочинку/Records of hours of work/rest³

Будь ласка, позначте періоди праці і відпочинку хрестиком, або безперервною лінією, або стрілкою.
Please mark periods of work or rest, as applicable, with X, or using a continuous line or arrow.

ЗАПОВНІТЬ ТАБЛИЦЮ НА ЗВОРОТНІЙ СТОРОНІ
COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE

Нормативно-правові акти і/або колективні договори, що регулюють обмеження годин праці або мінімального періоду відпочинку застосовуються для цього судна/The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or minimum rest periods apply to this ship:

Я згоден, що цей запис точно відображає години праці або години відпочинку члена екіпажу/ I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work or rest of the seafarer concerned.

Ім'я капітана або особи, що уповноважена капітаном засвідчити цей запис:

Name of master or person authorised by master to sign this record: _____

Підпис капітана або уповноваженої особи

Signature of master or authorised person: _____

Підпис члена екіпажу:

Signature of seafarer: _____

Копія цього запису видається члену екіпажу/ A copy of this record is to be given to the seafarer

Ця форма підлягає перевірці і ухваленню відповідно до процедур, встановлених Міністерством інфраструктури України
This form is subject to examination and endorsement under procedures established by the Ministry of infrastructure of Ukraine

¹ Записи ведуться робочою мовою судна та англійською мовою (для суден, що здійснюють міжнародні рейси)/ The terms used in this model table are to appear in the working languages of the ship and in English (for ships in international voyages)

² Вибрати необхідне/Tick as appropriate

³ Вибрати необхідне/Tick as appropriate

[illegible][illegible]

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до Положення про робочий час та час відпочинку
плаваючого складу морського і річкового транспорту України»

I. Визначення проблеми

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України» (далі – проєкт наказу) розроблений урахуванням положень :

Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (далі – Конвенція ПДНВ);

Директиви Ради 1999/63/ЄС від 21 червня 1999 р. про Угоду про організацію робочого часу моряків, укладену між Асоціацією Судновласників Європейського Співтовариства (АСЄС) та Федерацією Транспортних Професілок Європейського Співтовариства (ФТП) (ОJ L 167, 02.07.1999 стор. 33 – 37) (далі – Директива Ради 1999/63/ЄС);

Директиви 1999/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 грудня 1999 р. про застосування положень щодо годин праці моряків на борту суден, що заходять до портів Співтовариства (ОJ L 14, 20.01.2000, стор. 29 –35) (далі – Директива 1999/95/ЄС);

статті 57 Кодексу торговельного мореплавства України.

Проблема, яку пропонується розв’язати шляхом державного регулювання є імплементація положень конвенцій та директив у національне законодавство України.

Необхідність імплементації положень вищезазначених директив передбачена:

статтею 368 та додатком XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони;

пунктом 50 Плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747;

пунктом 1851 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106.

Судноплавство є одним із найбільших логістичних напрямків, що впливають на розвиток світової економіки. Торговельний флот всього світу стабільно розвивається і за інформацією Конференції Організації Об’єднаних Націй з торгівлі та розвитку (UNCTAD) темпи зростання перевезень складають

щорічно в середньому на 3%, що обумовлює будівництво нових суден. Сучасні судна являють собою складні, високотехнологічні споруди для обслуговування і експлуатації яких потрібно залучати екіпажі, члени яких володіють високим рівнем професіоналізму, мають відповідну кваліфікацію та є фізично здоровими для виконання покладених на них завдань. Виконання зазначених умов безпосередньо впливає на аварійність морського та річкового транспорту.

Головним чинником аварій на морському та річковому транспорті є людський фактор, саме з ним пов'язано 75 % всіх аварійних подій.

Беручи до уваги зазначену інформацію Міжнародна морська організація (ІМО) та Європейський Союз постійно зосереджують зусилля на підвищенні рівня професіоналізму, кваліфікації та фізичного стану членів екіпажів морських та річкових суден.

С зрозумілим той факт, що помилки, які допускаються членами екіпажу суден морського та річкового транспорту через втому, можуть бути усунутими у найкоротші терміни за умови правильної організації робочого періоду (дня) та періоду відпочинку. Однак через відсутність належного регулювання на рівні законодавства шляхів та процедур обліку та фіксації робочого часу та часу відпочинку членів екіпажу, встановити, що причиною аварійної події стала перевтома членів екіпажу практично неможливо. Так само, без наявності документації з обліку та фіксації робочого часу та часу відпочинку членів екіпажу суден, вкрай важко встановити та довести втому екіпажу під час перевірки судна перед виходом у рейс, що у свою чергу унеможливорює вжиття заходів щодо попередження виникнення аварійних подій, нештатних ситуацій та нещасних випадків на судах.

Така ситуація викликає необхідність внесення змін до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України.

Прийняття проекту акта, у свою чергу, сприятиме налагодженню належного механізму щодо організації робочого часу та часу відпочинку плавскладу суден, що безпосередньо вплине на зменшення кількості аварійних подій та тяжкості їх наслідків з причин, що пов'язані із перевтомою плавскладу суден під час рейсів, покращення соціального захисту моряків, забезпечення прав моряків на належні умови праці на борту суден, дотримання вимог режиму праці та годин відпочинку моряків.

Основні групи (підгрупи), 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 чинних нормативно-правових актів, оскільки фактично положення, які пропонуються запровадити на рівні нормативно-правового акта, сьогодні впроваджуються судновласниками лише з урахуванням положень документів ІМО, Міжнародної організації праці та Європейського Союзу, що стосуються організації робочого часу та часу відпочинку плавскладу суден.

Неприйняття змін до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 29.02.2012 № 135, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23.03.2012 за № 445/20758, призви до невідповідності Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України вимогам Конвенції ПДНВ, Директиви Ради 1999/63/ЄС, Директиви 1999/95/ЄС.

Прийняттям наказу передбачається виконати такі завдання:

привести чинне законодавство у відповідність до вимог Конвенції ПДНВ, Директиви Ради 1999/63/ЄС, Директиви 1999/95/ЄС;

визначити вимоги щодо організації робочого часу та часу відпочинку плавскладу суден під прапором України;

сприяти забезпеченню охорони людського життя, безпеки судноплавства, недопущенню виникнення аварійних подій на морському та річковому транспорті, та запобігти забрудненню навколишнього природного середовища.

Забезпечення охорони людського життя, сприяння у недопущенні виникнення аварійних подій на морському та річковому транспорті та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, а також реалізація єдиної державної політики у сфері управління безпекою судноплавства, приведення системи управління у відповідність з міжнародними, зокрема європейськими стандартами з безпеки судноплавства є виключною компетенцією держави.

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

Тому прийняття запропонованого наказу є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

Реалізація наказу сприятиме організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України та підвищенню рівня безпеки судноплавства, як наслідок сприятиме своєчасному попередженню аварійних подій, і, відповідно, виконанню Україною своїх міжнародних зобов'язань, а також державних відшкодувань, пов'язаних з такими подіями.

Наприклад, незначна аварійна подія, пов'язана з ремонтом судна після посадки на мілину, обходиться власнику (державі) приблизно в 100 000 грн. Протягом року згідно зі статистикою, що веде Річкова інформаційна служба України, таких випадків буває 2 - 5 за рік. Таким чином загальна економія – до півмільйона гривень.

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

- відповідність порядку та правил організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України міжнародним нормативно-правовим актам (конвенції ПДНВ);
- підвищення рівня охорони людського життя на морі, рівня захисту прав моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, забезпечення організації судновласниками належного режиму роботи членів екіпажів суден;
- підвищення рівня безпеки судноплавства;
- зростання ефективності перевезень морським та річковим транспортом;
- встановлення єдиних та прозорих правил щодо організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України;
- наближення (адаптація) положень законодавства України з питань щодо організації безпечної праці та відпочинку членів екіпажу суден до відповідних положень законодавства Європейського співтовариства запровадження у національному законодавстві України вимог Європейського Союзу.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження існуючої нормативно-правової бази	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми.
Альтернатива 2. Прийняття запропонованого регуляторного акта	Сприятиме: відповідності порядку та правил організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України міжнародним нормативно-правовим актам (конвенції ПДНВ); підвищенню рівня охорони людського життя на морі, рівня захисту прав моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, забезпечення організації судновласниками належного режиму роботи членів екіпажів суден; підвищенню рівня безпеки судноплавства;

	зростанню ефективності перевезень морським та річковим транспортом; встановленню єдиних та прозорих правил щодо організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України; наближенню (адаптації) положень законодавства України з питань щодо організації безпечної праці та відпочинку членів екіпажу суден до відповідних положень законодавства Європейського співтовариства запровадження у національному законодавстві України вимог Європейського Союзу
--	---

Таким чином, другий альтернативний спосіб є прийнятним і єдиним для вирішення проблемного питання.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Цей спосіб призведе до неповного виконання Україною своїх міжнародних зобов'язань, передбачених Конвенцією ПДНВ, перешкоджатиме покращенню соціального захисту моряків, у тому числі, в частині дотримання їх прав на належну кількість годин відпочинку під час їх роботи на морських та річкових суднах.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Нормативно буде визначено питання щодо організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, що сприятиме	Витрат з державного бюджету не передбачається. Витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта складатимуть розрахунково:

	підвищенню рівня охорони людського життя на морі, а також наблизить (адаптує) положення законодавства України до відповідних положень законодавства Європейського співтовариства запровадження у національному законодавстві України вимог Європейського Союзу	28,31 грн*10 осіб = 281, 10 грн.
--	--	----------------------------------

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Це призведе до неповного виконання Україною своїх міжнародних зобов'язань, передбачених Конвенцією ПДІВ, перешкоджатиме покращенню соціального захисту моряків, у тому числі, в частині дотримання їх прав на належну кількість годин відпочинку під час їх роботи на морських та річкових суднах.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Нормативно буде визначено питання щодо організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, що сприятиме підвищенню рівня охорони людського життя на морі, рівня захисту прав	Витрат на ознайомлення із проектом регуляторного акта не передбачається, оскільки він буде у загальному доступі на безкоштовній основі. Витрати на ознайомлення одного члена екіпажу судна із записом годин праці або

	моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, а встановить єдині та прозорі правила щодо організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України	годин відпочинку розрахунково складатимуть: 11, 57 грн.*
--	--	--

*Кошти, які необхідно витратити судновласнику для оплати 20 хв. робочого часу одному члену екіпажу на ознайомлення із Записом годин праці або годин відпочинку взятий із розрахунку середньомісячної заробітної плати 25000 грн, розділеної на 30 днів, а потім на 24 години (24 години, оскільки член екіпажу судна цілодобово перебуває на судні) (член екіпажу також є зацікавленим у ознайомленні з даним документом)

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	90*	700**	0	0	790
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	13%	87%	0	0	100

* Кількість суб'єктів господарювання, що мають в середньому 2- 5 судна (плавзасоби), на яких працюють члени екіпажу судна. Інформацію взято із Державного суднового реєстру України. ведення якого покладається на Державну службу морського та річкового транспорту України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 №1069 Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України;

** Кількість суб'єктів господарювання, що мають в середньому 1- 2 судна (плавзасоби), на яких працюють члени екіпажу судна. Інформацію взято із Державного суднового реєстру України.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Штрафні санкції для суб'єктів господарювання в іноземних портах заходу (витрати не відомі, оскільки штрафні санкції у кожній країні різні)

Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Цей спосіб є оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання шляхом нормативно-правового врегулювання питань щодо організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, що сприятиме підвищенню рівня охорони людського життя на морі, рівня захисту прав моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, забезпеченню організації судновласниками належного режиму роботи членів екіпажів суден а встановить єдині та прозорі правила щодо організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України	Витрати на ознайомлення 1-го суб'єкта господарювання із проектом регуляторного акта складатимуть розрахунково: $113,63 \text{ грн} \times 4 \text{ особи} = 454,52 \text{ грн.}^*$ $113,63 \text{ грн} \times 3 \text{ особи} = 340,89 \text{ грн.}^*$ Суб'єкти великого підприємництва: $454,52 \times 90 = 40906,8 \text{ грн.}$ Суб'єкти середнього підприємництва: $340,89 \times 700 = 238623 \text{ грн.}$ Витрати на створення форми запису годин праці або годин відпочинку складатимуть розрахунково: $113,63 \text{ грн} \times 4 \text{ особи} = 454,52 \text{ грн.}^{**}$ $113,63 \text{ грн} \times 3 \text{ особи} = 340,89^{**}$ Суб'єкти великого підприємництва: $454,52 \times 90 = 40906,8 \text{ грн.}$ Суб'єкти середнього підприємництва: $340,89 \times 700 = 238623,0 \text{ грн.}$ Витрати на ознайомлення одного члена екіпажу судна із записом годин праці або годин відпочинку розрахунково складатимуть: 11,57 грн. Суб'єкти великого
--	---	--

		підприємництва: $11,57 \cdot 900 =$ 10413 грн. *** Суб'єкти середнього підприємництва: $11,57 \cdot 3500 =$ 40495 грн. ****
--	--	---

* Витрати взято із розрахунку, що в середньому у одного суб'єкта господарювання із положеннями діючого законодавства ознайомлюється керівник, одна особа, що має юридичну освіту, одна особа, що займається фінансово-господарськими питаннями та одна особа, що займається кадровими питаннями (загалом 4 особи). У середньому у таких осіб щомісячна заробітна плата – 20000 грн, робочий місяць складається із 22 днів. – 20000 грн. / 22=909,09 грн. 909, 09 / 24 год =113,63 грн / 1 год. Кількість суб'єктів господарювання, що мають в середньому 2- 5 судна (плавзасоби), на яких працюють члени екіпажу судна. Інформацію взято із Державного суднового реєстру України, ведення якого покладається на Державну службу морського та річкового транспорту України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 №1069 Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України;

* Витрати взято із розрахунку, що в середньому у одного суб'єкта господарювання із положеннями діючого законодавства ознайомлюється одна особа, що має юридичну освіту, одна особа, що займається фінансово-господарськими питаннями та одна особа, що займається кадровими питаннями (загалом 3 особи). У середньому у таких осіб щомісячна заробітна плата – 20000 грн, робочий місяць складається із 22 днів. – 20000 грн. / 22=909,09 грн. 909, 09 / 24 год =113,63 грн / 1 год.;

*** У суб'єкта великого підприємництва у середньому на одному судні працює 5 членів екіпажу. Для зручності розрахунку взято, що у кожного такого суб'єкта на балансі 2 судна. Всього 90 суб'єктів. Таким чином загальна кількість членів екіпажу 900 осіб;

**** У суб'єкта середнього підприємництва у середньому на одному судні працює 5 членів екіпажу. Для зручності розрахунку взято, що у кожного такого суб'єкта на балансі 1 судно. Всього 700 суб'єктів. Таким чином загальна кількість членів екіпажу 3500 осіб

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання	Штрафні санкції для суб'єктів господарювання в іноземних портах заходу (витрати не відомі, оскільки штрафні санкції у кожній країні різні).
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання	Суб'єкти великого підприємництва: 92226,6 грн. Суб'єкти середнього підприємництва: 517741 грн.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири-бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Цілі регуляторного акта не можуть бути досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	3	Цілі регуляторного акта будуть досягнуті майже повною мірою, оскільки питання щодо захисту прав моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, забезпечення належної організації судновласниками режиму роботи членів екіпажів суден будуть врегульовані

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Штрафні санкції для суб'єктів господарювання в іноземних портах заходу (витрати не відомі, оскільки штрафні санкції у кожній країні різні).	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей. Сприятиме: відповідності	Суб'єкти великого підприємництва: 92226,6 грн. Суб'єкти середнього підприємництва: 517741 грн.	Прийняття наказу забезпечить удосконалення державної політики у сфері морського та річкового транспорту, яка сприятиме: підвищення рівня

	порядку та правил організації робочого часу та часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України міжнародним нормативно-правовим актам (конвенції ПДНВ); підвищенню рівня охорони людського життя на морі, рівня захисту прав моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, забезпечення організації судновласниками належного режиму роботи членів екіпажів суден; підвищенню рівня безпеки судноплавства; зростанню ефективності перевезень морським та річковим транспортом; встановленню єдиних та прозорих правил щодо організації робочого часу та		соціального захисту членів екіпажу суден; - імплементції міжнародних вимог; - зменшення ризику застосування штрафних санкцій до українських суден в іноземних портах заходу; - підвищення рівня безпеки судноплавства.
--	--	--	---

	часу відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України; наближенню (адаптації) положень законодавства України з питань щодо організації безпечної праці та відпочинку членів екіпажу суден до відповідних положень законодавства Європейського співтовариства запровадження у національному законодавстві України вимог Європейського Союзу		
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано недоцільною	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Забезпечить досягнення встановлених цілей	Відсутні

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

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

З боку суб'єктів господарювання заходами для розв'язання проблеми є забезпечення:

підготовки та введення в дію порядку зберігання записів годин праці або годин відпочинку членів екіпажу на борту судна;

розміщення таблиці з розкладом організації праці на судні;

отримання членами екіпажу судна копій записів, що їх стосуються.

Виконання цих заходів з боку держави та суб'єктів господарювання надасть змогу забезпечити захист прав моряків на належні умови праці на борту суден, провадити норми для дотримання режиму праці, години відпочинку, виконання міжнародних зобов'язань України тощо.

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 наказу органи виконавчої влади не будуть нести додаткових витрат.

Державне регулювання не передбачає створення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

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.

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії цього наказу не обмежується у часі, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

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

1) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією цього акта, – не передбачається;

2) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта – 790;

3) розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог цього акта – не змінюється;

4) для впровадження в дію регуляторного акта суб'єктам господарювання:

- необхідно витратити 679281,9 грн;

- достатнім часом для здійснення організаційних заходів є період протягом 3-х місяців з дати набуття чинності регуляторного акта;

5) рівень поінформованості фізичних осіб з основних положень проєкту наказу середній. Проєкт наказу та відповідний аналіз регулярного впливу розміщений на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність»;

6) кількість випадків затримання українських суден в іноземних портах, пов'язаних із відсутністю на борту судна документації щодо обліку робочого часу та часу відпочинку членів екіпажу;

7) кількість звернень громадян (членів екіпажу суден) щодо порушень їх прав у сфері умов праці на борту суден;

8) кількість порушень та недоліків, виявлених органами державного нагляду (контролю), пов'язаних з порушеннями на судах режиму праці та законодавства про працю.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

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

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

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

Міністр інфраструктури України

_____ 2021 року

Владислав КРИКЛІЙ

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

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

кількість суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва на морському та річковому транспорті України відповідно до даних, взятих із Державного суднового реєстру України, ведення якого покладається на Державну службу морського та річкового транспорту України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 №1069 Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України - 790 суб'єкта;

кількість суден у 1-го суб'єкта великого підприємництва – 2 судна, на яких працює 10 членів екіпажу, по 5 осіб на кожному судні. Всього 90 суб'єктів;

кількість суден у 1-го суб'єкта середнього підприємництва – 1 судно, на яких працює 5 членів екіпажу. Всього 700 суб'єктів;

Витрати на ознайомлення одного члена екіпажу судна із записом годин праці або годин відпочинку розрахунково складатимуть: 11, 57 грн. Дані витрати може нести безпосередньо сам член екіпажу, оскільки він в першу чергу зацікавлений у веденні таких записів і це може не покриватися судновласником (суб'єктом господарювання).

1. Витрати на ознайомлення суб'єкта господарювання із проектом регуляторного акта складатимуть розрахунково:

Суб'єкти господарювання великого підприємництва:

кількість осіб, що працюють у офісі суб'єкта господарювання великого підприємництва та будуть ознайомлені із положеннями діючого законодавства – 4 особи (керівник, одна особа, що має юридичну освіту, одна особа, що займається фінансово-господарськими питаннями та одна особа, що займається кадровими питаннями);

у середньому у таких осіб щомісячна заробітна плата – 20000 грн, робочий місяць складається із 22 днів.

Розрахунок: $20000 \text{ грн.} / 22 \text{ дні} = 909,09 \text{ грн./день}$. $909,09 / 24 \text{ год} = 113,63 \text{ грн.} / 1 \text{ год}$. Тобто для ознайомлення 1-ї особи, що працює у офісі суб'єкта господарювання, суб'єкт господарювання витратить 113, 63 грн. Всього ознайомиться 4 особи, тобто $113,63 * 4 = 454,52 \text{ грн.}$

Кількість суб'єктів господарювання великого підприємництва – 90. Тобто загальні витрати для всіх суб'єктів становитимуть $454,52 * 90 = 40906,8 \text{ грн.}$

Суб'єкти господарювання середнього підприємництва:

кількість осіб, що працюють у офісі суб'єкта господарювання середнього підприємництва та будуть ознайомлені із положеннями діючого законодавства – 3 особи (одна особа, що має юридичну освіту, одна особа, що займається

фінансово-господарськими питаннями та одна особа, що займається кадровими питаннями);

у середньому у таких осіб щомісячна заробітна плата – 20000 грн, робочий місяць складається із 22 днів.

Розрахунок: $20000 \text{ грн.} / 22 \text{ дні} = 909,09 \text{ грн./день}$. $909,09 / 24 \text{ год} = 113,63 \text{ грн.} / 1 \text{ год}$. Тобто для ознайомлення 1-ї особи, що працює у офісі суб'єкта господарювання, суб'єкт господарювання витратить 113, 63 грн. Всього ознайомиться 3 особи, тобто $113,63 * 3 = 340,89 \text{ грн.}$

Кількість суб'єктів господарювання великого підприємництва – 700. Тобто загальні витрати для всіх суб'єктів становитимуть $340,89 * 700 = 238623,0 \text{ грн.}$

2. Витрати суб'єкта господарювання на створення форми запису годин праці або годин відпочинку складатимуть розрахунково:

Суб'єкти господарювання великого підприємництва:

кількість осіб, що працюють у офісі суб'єкта господарювання великого підприємництва та будуть ознайомлені із положеннями діючого законодавства – 4 особи (керівник, одна особа, що має юридичну освіту, одна особа, що займається фінансово-господарськими питаннями та одна особа, що займається кадровими питаннями);

у середньому у таких осіб щомісячна заробітна плата – 20000 грн, робочий місяць складається із 22 днів.

Розрахунок: $20000 \text{ грн.} / 22 \text{ дні} = 909,09 \text{ грн./день}$. $909,09 / 24 \text{ год} = 113,63 \text{ грн.} / 1 \text{ год}$. Тобто для ознайомлення 1-ї особи, що працює у офісі суб'єкта господарювання, суб'єкт господарювання витратить 113, 63 грн. Всього ознайомиться 4 особи, тобто $113,63 * 4 = 454,52 \text{ грн.}$

Кількість суб'єктів господарювання великого підприємництва – 90. Тобто загальні витрати для всіх суб'єктів становитимуть $454,52 * 90 = 40906,8 \text{ грн.}$

Суб'єкти господарювання середнього підприємництва:

кількість осіб, що працюють у офісі суб'єкта господарювання середнього підприємництва та будуть ознайомлені із положеннями діючого законодавства – 3 особи (одна особа, що має юридичну освіту, одна особа, що займається фінансово-господарськими питаннями та одна особа, що займається кадровими питаннями);

у середньому у таких осіб щомісячна заробітна плата – 20000 грн, робочий місяць складається із 22 днів.

Розрахунок: $20000 \text{ грн.} / 22 \text{ дні} = 909,09 \text{ грн./день}$. $909,09 / 24 \text{ год} = 113,63 \text{ грн.} / 1 \text{ год}$. Тобто для ознайомлення 1-ї особи, що працює у офісі суб'єкта господарювання, суб'єкт господарювання витратить 113, 63 грн. Всього ознайомиться 3 особи, тобто $113,63 * 3 = 340,89 \text{ грн.}$

Кількість суб'єктів господарювання великого підприємництва – 700. Тобто загальні витрати для всіх суб'єктів становитимуть $340,89 * 700 = 238623,0 \text{ грн.}$

3. Витрати на ознайомлення членів екіпажу судна із записами годин праці або годин відпочинку розрахунково складатимуть:

Суб'єкти господарювання великого підприємництва:

витрати на ознайомлення одного члена екіпажу судна із записом годин праці або годин відпочинку розрахунково складатимуть: середньомісячна заробітна плата члена екіпажу судна становить 25000 грн, $25000 \text{ грн} / 30 \text{ днів} = 833,33 \text{ грн/день}$, $833,33 / 24 \text{ год.} = 34,72/\text{год.}$ (24 години, оскільки член екіпажу судна цілодобово перебуває на судні). Кількість часу, необхідного для ознайомлення 1 члена екіпажу становить 20 хв. Витрати становитимуть 11,57 грн.;

у суб'єкта великого підприємництва у середньому на одному судні працює 5 членів екіпажу. Для зручності розрахунку взято, що у кожного такого суб'єкта на балансі 2 судна, тобто 10 осіб. Всього 90 суб'єктів. Таким чином загальна кількість членів екіпажу 900 осіб. Тобто $11,57 \times 900 = 10413 \text{ грн.}$

Суб'єкти господарювання великого підприємництва:

витрати на ознайомлення одного члена екіпажу судна із записом годин праці або годин відпочинку розрахунково складатимуть: середньомісячна заробітна плата члена екіпажу судна становить 25000 грн, $25000 \text{ грн} / 30 \text{ днів} = 833,33 \text{ грн/день}$, $833,33 / 24 \text{ год.} = 34,72/\text{год.}$ (24 години, оскільки член екіпажу судна цілодобово перебуває на судні). Кількість часу, необхідного для ознайомлення 1 члена екіпажу становить 20 хв. Витрати становитимуть 11,57 грн.;

у суб'єкта середнього підприємництва у середньому на одному судні працює 5 членів екіпажу. Для зручності розрахунку взято, що у кожного такого суб'єкта на балансі 1 судно. Всього 700 суб'єктів. Таким чином загальна кількість членів екіпажу 3500 осіб. Тобто $11,57 \times 3500 = 40495 \text{ грн.}$

Також дані витрати понесе сам судновласник (суб'єкт господарювання), оскільки йому у відповідності до міжнародних зобов'язань України необхідно довести до відома кожного члена екіпажу щодо записів годин праці або годин відпочинку.

Вартість обладнання АІС класу (А) приблизно 50000 грн., а АІС класу (В) – 25000 грн:

$(176 \text{ суден валовою місткістю більше } 300 \text{ одиниць} \times 50000 \text{ грн АІС класу (А)} + 85 \text{ суден валовою місткістю до } 300 \text{ одиниць} \times 25000 \text{ грн АІС класу (В)} = 2125000 \text{ грн}) / 60 \text{ суб'єктів} = 182000 \text{ грн витрат у середньому на одного суб'єкта великого господарювання.}$

304 суб'єкта середнього підприємництва мають одне судно валовою місткістю до 300 одиниць, що дозволяє встановлювати АІС класу (В) вартістю приблизно 25000 грн $(1 \text{ судно} \times 25000 \text{ грн АІС класу (В)}) = 25000 \text{ грн витрати на одного суб'єкта середнього підприємництва.}$

Також, суб'єкти господарювання здійснюють щорічні витрати на отримання адміністративних послуг, за користуванням радіочастотним ресурсом України та вимірюванням параметрів телекомунікаційних мереж який здійснює державне підприємство «Український державний центр радіочастот» $16 \text{ грн щомісячно за одну станцію АІС} \times 12 \text{ місяців} = 192 \text{ грн щорічно.}$ $(51 \text{ судно} + 40 \text{ суден} + 304 \text{ судна}) = 395 \text{ суден} \times 192 \text{ грн} = 75840 \text{ грн.}$

Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду, а саме за послуги Регістру судноплавства України під час здійснення технічного нагляду за суднами становлять дві нормо години на перевірку кожної системи АІС (класу А чи В) вартість 156 грн одна норма година. Тобто 312 грн на кожне судно. Враховуючи, що у 1-го суб'єкта господарювання великого підприємства (із 60) у наявності в середньому по 2 судна, витрати на одного такого суб'єкта становлять 614 грн в рік.

Враховуючи, що у 1-го суб'єкта господарювання середнього підприємства (із 304) у наявності в середньому по 1-не судно, витрати на одного такого суб'єкта становлять 312 грн в рік.

Порядковий номер	Витрати	За рік	За п'ять років
1	Витрати ознайомлення суб'єкта господарювання із проектом регуляторного акта	Суб'єкти великого підприємства 454,52 грн Суб'єкти середнього підприємства 340,89 грн	Відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Відсутні	Відсутні
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення	Відсутні	Відсутні

	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	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень		Відсутні
	Витрати на створення форми запису годин праці або годин відпочинку	Суб'єкти великого підприємництва 454,52 грн	
		Суб'єкти середнього підприємництва 340,89 грн	
	Витрати на ознайомлення одного члена екіпажу судна із записом годин праці або годин відпочинку	Суб'єкти великого підприємництва 115,7 грн	578,5 грн
		Суб'єкти середнього підприємництва 57,85 грн	289,25 грн
9	Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	Суб'єкти великого підприємництва 1024,74 грн	5123,7 грн
		Суб'єкти середнього підприємництва 739,63 грн	3698,15 грн

10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Суб'єкти великого підприємництва 90	Суб'єкти великого підприємництва 92
		Суб'єкти середнього підприємництва 700	Суб'єкти середнього підприємництва 702
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Суб'єкти великого підприємництва 92226,6 грн	Суб'єкти великого підприємництва 471380,4 грн
		Суб'єкти середнього підприємництва 517741 грн	Суб'єкти середнього підприємництва 2596101,3 грн. грн

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

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)	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні 1560 грн

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	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
--	----------	----------	----------	----------