

ПРЕЗИДЕНТУ УКРАЇНИ
ВОЛОДИМИРУ ЗЕЛЕНЬСЬКОМУ
ПРЕМ'ЄР-МІНІСТРУ УКРАЇНИ
ДЕНИСУ ШМИГАЛЮ
КОПІЯ:
МІНІСТРУ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ВЛАДИСЛАВУ КРИКЛІЮ

Дата: 27.08.2020

Відкритий лист стосовно перевезень олії соняшникової внутрішніми водними шляхами

Шановний пане Президенте, пане Прем'єр-міністре

Від імені «Юнайтед Барж Компані» та «Річморлогістік» виказуємо Вам свою глибоку повагу та звертаємося до Вас за підтримкою у справі розвитку перевезень внутрішнім водним транспортом по річці Дніпро та виконання уніфікації норм національного законодавства із європейським під час таких перевезень:

Президент України Володимир Зеленський у своєму зверненні від 20 серпня заявляв, що Він як Президент в кооперації з Верховною радою та Кабінетом міністрів виступає за розвиток вантажних перевезень Внутрішніми водними шляхами України (ВВШ), як таких, що допоможуть диверсифікувати вантажні потоки. Також перенесення вантажів з автомобільних доріг на ВВШ кооптуючись з програмою Президента «Велике будівництво» та боротьбою з перевантаженнями стимулює розвиток альтернативних, до автомобільних, видів вантажних перевезень. Що створює додаткові надходження до бюджетів та стимулює виконання програми Уряду зі створення нових робочих місць.

Нами отримано інформацію, що Міністерство інфраструктури України під впливом зовнішніх факторів піддає сумнівам класифікаційні документи, що видані Регістром Судноплавства України (РСУ), та надають можливість суднам компанії перевозити харчову олію в межах внутрішніх водних шляхів для подальшого перевантаження на морські танкери за контрактами експортерів. Також Міністерство ініціювало перевірку дій РСУ, через що було призупинене рішення про видачу класифікаційних документів на інші танкери нашої компанії для здійснення перевезень олії.

Вантажі олії, що перевозяться нашими суднами, визнані такими, що не є небезпечними під час перевезень на ВВШ. Відповідні заключення профільних державних НДІ додаємо.

Жоден інший вид вантажів або тип суден не викликає такої яскравої цікавості з боку Міністерства інфраструктури України або РСУ, навіть ті, що транспортують дійсно небезпечні вантажі (дизель, бензин, etc.). Ми вбачаємо в цьому можливий вплив зовнішніх факторів, гравців, що мають на меті підрив економічної безпеки нашого підприємства, та експортного потенціалу країни в цілому.

Як наслідок, втрачаються економічні вигоди держави в цілому, а також компанія втрачає валовий дохід, з якого здійснюються відрахування до бюджету країни.

Танкери «Юнайтед барж компанії» та «Річморлогістік» - «Позитив-1, -2, -3, -4, -6, -7», «ЮБК Амосов» і «Річморлогістік-1, Річморлогістік -2» були придбані в Європейському Союзі та знаходяться в належному технічному стані, мають діючі документи РСУ на поточний час. До і під час придбання кожен танкер проходив технічний огляд в Нідерландах та Бельгії на придатність плавання по Європейським водним шляхам у столицях світового суднобудування. Ці танкери, що здійснюють перевезення олій ВВШ України, здійснювали аналогічні перевезення річками Рейн, Майн, Дунай та в прибережних зонах Північного моря в останні роки перед придбанням.

Конструктивні особливості суден забезпечують максимальну безпеку вантажів. В свою чергу харчові олії не мають негативного впливу на довкілля, висновки профільних НДІ, про що ми додаємо інформацію (Додаток 1). Відповідно намагання заборонити використання всього флоту або її частини немає під собою жодних підстав, адже конструкція суден при побудові надавала можливість перевезення небезпечних вантажів, до яких українське законодавство не відносить олії, без ризику для довкілля в більш складних природних умовах.

Також, на випадок будь-яких обставин непереборної сили, або звичайних ризиків судноплавства підписанти цього листа, застрахували танкери та мають страхові поліси з першого дня знаходження флоту на території України, що придбані у Лондонського пулу страховиків, а саме в компанії "Carina" (MECO GROUP), яка має за рейтингом S&P один з найвищих показників «А+» (<https://www.themecogroup.co.uk/carina-pi-cover-small-ships/>). Загальне страхове покриття дорівнює 500 000 000 (п'ятсот мільйонів) доларів США і покриває абсолютно всі можливі ризики.

Також ми маємо юридичний висновок, щодо аналізу українського та міжнародного законодавства, виявлення норм, що превалюють та можливості використання одnobортних танкерів для наливних вантажів та їх використання на ВВШ в концепції взаємодії з національним та Міжнародним законодавством (МАРПОЛ, ВОПНВ). Про що також додаємо інформацію.

Хотіли б Вам повідомити, що за результатами останньої наради в Головному управлінні Регістру судноплавства України з повторним розглядом можливості перевезення соняшникової олії однокорпусні танкерами ще раз встановлено, що документи Реєстру на каботажні танкери, які здійснюють перевезення під прапором України (включаючи і морську прибережну ділянку), видані після надання Херсонським відділенням РСУ необхідного обгрунтування і вірним, оскільки:

1. Перелік небезпечних вантажів і порядок їх перевезення на внутрішніх водних шляхах (ВВП) регулюється Європейською угодою про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ), ратифікованої Верховною Радою в 2010р. ВОПНВ не відносить соняшникову олію *ані* до небезпечних вантажів, *ані* до забруднювачів.

Роз'яснення з приводу безпеки цього вантажу від профільного, ведучого в області сертифікації всіх хімічних речовин (включаячи встановлення ступеня їх небезпеки), Державного Черкаського НІТЕХІМ по ВОПНВ і іншим документам ООН, докладаємо.

2. Перелік ВВП встановлений Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення 1996 р., що ратифікована ВР України в 2010 р. Додатком I до цієї угоди прибережний район, в якому працюють вищевказані танкери, здійснюючи каботажні перевезення без виходу за прибережну зону, визначений як внутрішній водний шлях Е-90-02, басейн р. Дніпро також відноситься до ВВШ України.

Водний Кодекс України в межах своєї компетенції відносить цей же район до внутрішніх вод з деталізацією районів в Наказі Міністерства екології та природних ресурсів від 03.03.2017 № 103 (код району М 5.8) на відстані від берегової лінії до 11 миль.

3. Міжнародна Конвенція про попередження забруднення з суден «МАРПОЛ 73/78» регулює вимоги до морських суден, що перевозять шкідливі речовини наливом по морю, а не на ВВШ. Стаття 2 цієї Конвенції обмежує її застосування застереженням «якщо це не обумовлено інше», яке обумовлено в Угоді ВОПНВ, Частинах I та III Рекомендацій ООН з перевезення небезпечних вантажів та інших міжнародних організацій (див. роз'яснення Черкаського НІТЕХІМ, що додається). Спроби перегляду перевезення рослинних олій з точки зору МАРПОЛ на ВВШ суперечать міжнародним угодам, ратифікованим Верховною Радою України та ряду діючих Директив ЕС.

4. Раніше для виконання ратифікованої ВР Угоди і приведення інших однокорпусних танкерів, що перевозять небезпечні по ВОПНВ вантажі (в-основному нафту і нафтопродукти) у відповідність з новими вимогами, Міністерством інфраструктури було видано Наказ від 04.04.2017 р № 126, що надає 5-річний період до 06.2022 р. для виконання вимог ВПОНВ.–Наші танкери є вузькоспеціалізованими та не задіяними на перевезенні небезпечних, згідно ВОПНВ, вантажів та вже відповідають вимогам цього наказу.

Просимо Вас втрутитися і не допустити неправомірних дій по забороні використання подібного типу судів, адже це суперечить нормам Європейського союзу, ратифікованої ВР міжнародної угоді ВОПНВ(ADN), Водному Кодексу України та здоровому глузду.

Сподіваємось на взаєморозуміння, та будемо вдячні за сприяння у вирішенні питання!

Відповідь просимо надати на електронну адресу: ops@u-barge.com, richmorlogistik@gmail.com.

Дякуємо!

Директор
ТОВ «ЮНАЙТЕД БАРЖ КОМПАНІ»

Директор
ТОВ «РІЧМОРЛОГІСТІК»



І. І. Русин