



## ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93  
E-mail: [inform@dkrp.gov.ua](mailto:inform@dkrp.gov.ua), Web: <http://www.drs.gov.ua>, код ЄДРПОУ 39582357

---

від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

на № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

### Рішення № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 2019 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державною регуляторною службою України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянуто проект наказу Міністерства екології та природних ресурсів України «Про затвердження Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» (далі – проект наказу), а також документи, що додаються до проекту наказу, подані Мінприроди листом від 05.12.2018 № 5/3-16/13098-18.

За результатами проведеного аналізу проекту наказу та відповідного аналізу регуляторного впливу (далі – АРВ) на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон)

#### **встановлено:**

проектом наказу пропонується затвердити Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України (далі – проект Положення).

Даний проект наказу неодноразово був предметом розгляду Державною регуляторною службою України, за результатами чого приймалися рішення № 606 від 27.12.2017 та № 280 від 26.06.2018 про відмову у погодженні регуляторного акта.

Повторно наданий на розгляд проект наказу також не може бути погоджений з огляду на те, що зауваження, надані Державною регуляторною службою України, у тому числі, щодо необхідності розроблення принципово нового та дієвого підходу до врегулювання відносин у сфері охорони навколишнього природного середовища, що виникають у територіальних і внутрішніх морських вод України, не були враховані розробником.



Окрім зазначеного, прийняття проекту наказу здійснюється не у відповідності з визначеним статтею 4 Законом принципом прозорості та врахування громадської думки.

Вказаний принцип, зокрема, передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому Законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Так, на адресу Державній регуляторній службі України надходять численні зауваження та пропозиції до проекту наказу від заінтересованих суб'єктів господарювання, у тому числі від: ТОВ «ТРАНСІНВЕСТСЕРВІС», Громадської організації «Еко-порт», Американської Торговельної Палати в Україні, Федерації роботодавців транспорту України, Європейської Бізнес Асоціації (копії листів додаються).

Відповідно до статті 9 Закону усі зауваження і пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Додатково повідомляємо таке.

Розуміючи необхідність врегулювання спірних питань щодо проекту наказу у Державній регуляторній службі України було створено Міжвідомчу робочу групу з питань контролю за додержанням вимог природоохоронного законодавства та відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України (далі – Міжвідомча робоча група), в роботі якої взяли участь представники Державного підприємства «Адміністрація морських портів України», Міністерства інфраструктури України, Державної служби морського та річкового транспорту України, Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, а також представники громадських організацій, бізнес спільнот та зацікавлені суб'єкти господарювання.

На засіданнях Міжвідомчої робочої групи обговорено проблемні питання щодо необхідності здійснення належного контролю за додержанням вимог природоохоронного законодавства та відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України.

На сьогодні, за результатами низки засідань Міжвідомчої робочої групи напрацьовано редакцію проекту Порядку взаємодії адміністрації морських портів та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального

використання, відтворення і охорони природних ресурсів, із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту, який враховує інтереси всіх учасників відповідних правовідносин.

З урахуванням викладеного повідомляємо, що Державна регуляторна служба України залишається на позиції, висловленій у вищезазначених рішеннях про відмову в погодженні регуляторного акта.

Враховуючи зазначене, за результатами розгляду положень проекту наказу, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, а саме: доцільності, ефективності, прозорості та збалансованості, визначених статтею 4 Закону.

Керуючись частиною п'ятою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державною регуляторною службою України

**вирішено:**

відмовити в погодженні проекту наказу Міністерства екології та природних ресурсів України «Про затвердження Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України».

Додатки на 13 арк.

**В.о. Голови Державної регуляторної  
служби України**



**В. ЗАГОРОДНІЙ**



www.tis.ua

Голові Державної регуляторної  
служби України  
пані Ляпіній К. М.

Наш №/Our ref: 2018/03

Дата/Date: «10» 12 2018г.

01011, Київ, вул. Арсенальна, 9/11.

ТОВАРИСТВОМ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ З ІНОЗЕМНИМИ ІНВЕСТИЦІЯМИ «ТРАНСІНВЕСТСЕРВІС» (далі – ТОВ «ТІС») був детально розглянутий проект наказу Міністерства екології та природних ресурсів України «Про затвердження положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України», який викладений на офіційному сайті Міністерства екології та природних ресурсів України від 28.11.2018 р.

Проаналізувавши запропонований проект наказу та Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України (далі - Положення) звертаємося до Вас з наступними зауваженнями та пропозиціями.

У п.5 Розділу I Положення зазначено, що *«факти скидання із суден забруднюючих речовин встановлюються державними інспекторами за результатами: перевірки; інструментально-лабораторних вимірювань показників складу та властивостей проб, відібраних під час перевірки, шляхом проведення їх аналізу на автоматичних, полуавтоматичних приладах та у хімічних лабораторіях (далі – інструментально-лабораторії вимірювання); візуальних спостережень.»*

Акцентуємо Вашу увагу, що відповідно до абз. 5 підпункту 5-1 п.5 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України за № 269 від 29.02.1996 р.(далі-Постанова № 269), Порядок перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Але, станом на момент написання цього листа, відсутній затверджений Кабінетом Міністрів України Порядок перевірки, взяття проб та проведення їх аналізу.

До того ж, у п.5 Розділу II не зазначено, у яких саме випадках державні інспектора повинні здійснювати перевірку суден. Адже, відповідно до абз.2 п.5-1 Постанови № 269, морські екологічні інспекції Держекоінспекції мають право перевірити відповідність ізольованого баласту, скидання якого здійснюється із суден у внутрішні морські води та територіальне море, нормативам гранично допустимих концентрацій основних забруднюючих речовин у морському порту **виключно у випадку, якщо під час скидання із судна ізольованого баласту разом з ним викидаються зримі плавучі частки або виникають видимі сліди нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в районі скиду, що призвело до фактичного погіршення якості води.**

ТРАНСІНВЕСТСЕРВІС  
Товариство з обмеженою  
відповідальністю з  
іноземними інвестиціями  
ЄДРПОУ 22447500  
вул. Чапаєва, 50, с. Визирка,  
67543, Одеська обл., Україна  
☎ +38 0482 300 725  
☎ +38 0482 300 735  
✉ info@tis.ua

21. 12 18  
90 N 16760

При цьому, на теперішній час єдиним Законом України, який визначає правові та організаційні засади, основні принципи і порядок здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності, повноваження органів державного нагляду (контролю), їх посадових осіб і права, обов'язки та відповідальність суб'єктів господарювання під час здійснення державного нагляду (контролю) є Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» за № 877-V від 05.04.2007 р. (далі - ЗУ «Про основні засади»).

Відповідно до абзацу 2 статті 1 ЗУ «Про основні засади» визначено, що заходи державного нагляду (контролю) - планові та позапланові заходи, які здійснюються у формі перевірок, ревізій, оглядів, обстежень та в інших формах, визначених законом.

У абзаці 7 статті 3 ЗУ «Про основні засади» зазначено, що державний нагляд (контроль) здійснюється лише за наявності підстав та в порядку, визначених законом.

Відповідно до статті 5 ЗУ «Про основні засади» визначено, що планові заходи здійснюються відповідно до річних планів, які затверджуються органом державного нагляду (контролю) не пізніше 1 грудня року, що передує плановому.

Вичерпний перелік підстав для проведення позапланових заходів здійснення державного нагляду (контролю) визначений у статті 6 ЗУ «Про основні засади».

Під час проведення позапланового заходу з'ясовуються лише ті питання, необхідність перевірки яких стала підставою для здійснення цього заходу, з обов'язковим зазначенням цих питань у посвідченні (направленні) на проведення заходу державного нагляду (контролю).

Тож, пропонуємо у Положенні зазначити у **яких саме випадках державні інспектори повинні здійснювати перевірку суден**, діючи виключно у рамках ЗУ «Про основні засади».

До того ж, відповідно до ст. 3 Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» за № 1314-VII від 05.06.2014 р. (далі – ЗУ «Про метрологію»), контроль стану навколишнього природного середовища віднесено до сфери законодавчо регульованої метрології.

Стаття 7 ЗУ «Про метрологію» наголошує, що, методики вимірювань у сфері законодавчо регульованої метрології, що є обов'язковими до застосування, визначаються в нормативно-правових актах або в нормативних документах, на які є відповідні посилання в нормативно-правових актах.

**Наразі відсутні затверджені нормативно-правовим актом методики вимірювання фізико-хімічних властивостей морських, поверхневих та стічних вод.**

У п.6 Розділу I Положення зазначено, що розмір відшкодування збитків для українських та іноземних судновласників обчислюється посадовими особами Державної екологічної інспекції України або її територіальних органів на основі матеріалів, що підтверджують факт забруднення – протягом однієї доби. При цьому, слід зауважити, що під час лабораторного аналізу, не всі показники можливо визначити за одну добу. Як діяти в таких випадках?

У п.1 Розділу II Положення зазначено, що кількість скинутих у водне середовище забруднюючих речовин розраховується на підставі перевірки судових документів, результатів інструментально-лабораторних вимірювань та **візуальних спостережень**.

Пропонуємо викласти п.1 Розділу II Положення в наступній редакції: «Кількість скинутих у водне середовище забруднюючих речовин розраховується на підставі перевірки судових документів, результатів інструментально-лабораторних вимірювань та перевірки судна», оскільки вважаємо, що **кількість** скинутих забруднюючих речовин **не можливо визначити «візуальними спостереженнями»**.

У п.2 Розділу II Положення зазначено, що кількість солей важких металів, органічних та завислих речовин, пестицидів, детергентів, шкідливих речовин визначається на підставі даних обстеження судна, **його вантажу**, аналізу записів у судових документах,

*візуальних спостережень*, а в окремих випадках – інструментально-лабораторних вимірювань.

Пропонуємо викласти п.2 Розділу II Положення в наступній редакції: «Кількість солей важких металів, органічних та завислих речовин, пестицидів, детергентів, шкідливих речовин визначається на підставі даних обстеження судна, аналізу записів у судових документах, перевірки судна та інструментально-лабораторних вимірювань».

Відповідно до абз.2 п.2 Розділу II Положення, у разі скидання із суден цих забруднюючих речовин в суміші з водою (за винятком нафти та нафтопродуктів) їх кількість визначається виходячи з концентрації та об'єму скинутої суміші за формулою

$$M = C \times V \times 10^{-3}, \quad (1)$$

де M - кількість забруднюючої речовини, кг (кг-екв.);  
C - концентрація забруднюючої речовини, г/м<sup>3</sup>;  
V - об'єм скинутої суміші, м<sup>3</sup>  
10<sup>-3</sup> - коефіцієнт перерахування маси забруднюючих речовин.»

Акцентуємо Вашу увагу, що наведений у формулі (1) розрахунок кількості забруднюючої речовини є необ'єктивним. Вважаємо, що **під час розрахунку кількості забруднюючої речовини потрібно враховувати не концентрацію забруднюючої речовини у разі скидання із суден, а різницю між концентрацією забруднюючої речовини у разі скидання із суден та фоновою концентрацією в районі водокористування (акваторії морського порту)**. Відповідно до положень Постанови за № 269, концентрація фонова- концентрація речовини, що сформувалася під впливом всіх домішок, крім впливу джерела, відносно якого визначається фонова концентрація.

В абз. 2 п. 5 Розділу II Положення зазначено, що визначення кількості скинутого сміття проводиться за результатами перевірки судна, судових документів та *візуального спостереження*.

Пропонуємо абз. 2 п.5 розділу II Положення викласти в наступній редакції: «Визначення кількості скинутого сміття проводиться за результатами перевірки судна, судових документів.»

Відповідно до п. 4 Розділу IV Положення, у разі відмови від добровільного відшкодування збитків Державна екологічна інспекція України або її територіальний орган:

- оформляє і передає до суду позови в установленому порядку для стягнення їх сум;
- надсилає капітану порту, в якому знаходиться судно, Рішення про заборону на вихід з порту судна в зв'язку з несплатою штрафів та збитків за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та забруднення морських вод. **У разі прийняття Рішення територіальним органом Держекоінспекції** його копія надається в Держекоінспекцію.

Вважаємо, що потрібно розробити зразок «Рішення про заборону на вихід з порту судна в зв'язку з несплатою штрафів та збитків за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та забруднення морських вод» та доповнити Положення цим зразком.

До того ж, ст. 80 Кодексу торговельного мореплавства України за № 176/95-ВР від 23.05.1995 р. наголошує, що судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном порту до достатнього забезпечення морської вимоги судовласником або вантажовласником **на, зокрема, морську вимогу центрального органу виконавчої влади**, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України. Тож пропонуємо викласти абз. 3 п.4 Розділу IV Положення в наступній редакції: «Державна екологічна інспекція України надсилає капітану порту, в якому знаходиться судно, Рішення про заборону на вихід з порту судна в зв'язку з несплатою штрафів та збитків за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та забруднення морських вод, встановленого

зразка та документи, які підтверджують відмову від добровільного відшкодування збитків».

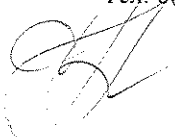
Враховуючи вищезазначене, вважаємо, що Положення необхідно доопрацювати з урахуванням наданих зауважень та пропозицій та привести його у відповідність до основних принципів державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності, зокрема: адекватності – відповідності форм та рівня державного регулювання господарських відносин потребі у вирішенні існуючої проблеми та ринковим вимогам з урахуванням усіх прийнятих альтернатив; та передбачуваності – послідовності регуляторної діяльності, відповідності її цілям державної політики, а також у відповідність вимогам **в частині недопущення прийняття регуляторних актів, які є непослідовними** або не узгоджуються чи дублюють діючі регуляторні акти.

*З повагою,  
генеральний директор ТОВ «ТІС»*



*Ставніцер А.О.*

Вик. Франжоли Д.Н.  
Тел. 8(0482) 300-789







внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України».

Відсутність у пункті 3 проекту Положення конкретних термінів, особливо щодо «інших плавучих засобів», може привести до правової колізії, оскільки документи визначені у цьому пункті не дають чіткої та однозначної відповіді що саме необхідно відносити до «інших плавучих засобів», з застосуванням до них цього проекту Положення та Постанов КМУ №484 03.07.1995р. і №631 від 26.04.2003р., а що може відноситися до берегових об'єктів, з застосуванням до них наказу Мінприроди №389 від 20.07.2009р. «Про затвердження Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів». В першу чергу це стосується тих об'єктів, що не можуть на протязі часу самостійно змінювати свої координати у просторі (понтони, платформи, доки, плавпричали та т.і.) у зв'язку з чим мають більше відношення до стаціонарних (берегових) джерел, чим до «інших плавучих засобів». Зазначений підхід вже діє на протязі багатьох років по відношенню до визначення стаціонарних/пересувних джерел забруднення атмосфери (пункт 1.15.5 Інструкції про зміст та порядок складання звіту проведення інвентаризації викидів забруднюючих речовин на підприємстві, що затверджена наказом Мінприроди №7 від 10.02.1995р.).

У пункті 6 проекту Положення відсутній чіткий термін надання розрахунку відшкодування збитків, оскільки з існуючого тексту не зрозуміло з якого саме моменту «на протязі однієї доби» повинен здійснюватися розрахунок розміру відшкодування збитків.

Розділи II та III проекту Положення не відповідають вимогам п.3 Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою, що затверджена постановою Кабінету міністрів України №631 від 26.04.2003р., Міжнародній Конвенції з цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою до якої приєдналася Україна, а також суперечить вимогам найкращих світових практик, у тому числі і законодавству Європейського Союзу, угоду про асоціацію з яким підписав уряд України. Так Директивою № 2004/35/СЕ «Про екологічну відповідальність, спрямовану на попередження екологічного збитку та усунення його наслідків» передбачена першочергова необхідність здійснення саме превентивних дій та дій з усунення заподіяної шкоди, а розрахунок відшкодування збитків здійснюється лише за остаточним, залишковим впливом у відповідності до чітких та вимірюваних змін довкілля. Тобто повинен діяти принцип: чим скоріше та ефективніше проведено ліквідацію забруднення, тим менше нанесено шкоди довкіллю. Відповідно і сума нанесених збитків повинна бути мінімальною тим паче, що витрати на ліквідацію наслідків забруднення теж лягають на винну сторону. Нажаль зазначений принцип зовсім не притаманний запропонованому проекту Положення.

Крім того, розділ II проекту Положення зовсім не враховує:

- Вимоги Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними, що діє в Україні з 08.03.2017 року. Зокрема

щодо специфіки проведення на судах операцій з «ізольованими баластними водами», що теоретично можуть містити незначну концентрацію інгредієнтів визначених пунктом 2 цього проекту Положення. Причиною наявності цих інгредієнтів є не вина екіпажу судна, а природний фон водойми, яка є джерелом для баласту та конструктивні особливості побудови суден.

- Необхідність коректного визначення нафти на сніжно-льодовій поверхні. Особливо це стосується процедури проведення відбору проб (кernів) як з тонкого або битого льоду у прибережній смузі, так і у територіальних/внутрішніх морських водах України. При цьому відбір 4-5 проб по лінії, що розділяє пляму забруднення на дві приблизно рівні частини, як це передбачено проектом Положення, з нашої точки зору не буде достовірним. Найбільш доцільним є відбір проб по принципу «конверту» (чотири точки відбору по периметру плями та одна у її центрі).
- Вимоги чинного законодавства (МАРПОЛ 73/78, Водного кодексу України, Постанови КМУ №269 від 29.02.1996 р., РД 31.04.23-86 «Настанова щодо запобігання забруднення з суден», ...) щодо можливості без санкційного скиду господарсько-фекальних стічних вод з суден (у тому числі при наявності: на борту до 10 осіб, установок з очищення/знезараження стоків та т.п.), а також харчових/продовольчих відходів (при відповідній віддаленості від берега).



Залишення вищезазначених недоліків без уваги неминуче приведе до необґрунтованим претензіям з боку органів державного нагляду (контролю), що негативним чином вплине на комерційну привабливість нашої держави та українських портів. Наслідками цього може бути зменшення судно заходів та обсягів перевантаження, а також суттєве скорочення відрахувань до бюджетів усіх рівнів, передбачених чинним законодавством України.

Виходячи з вищевикладеного прошу Вас, згідно вимог статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», переглянути та доопрацювати запропонований проект Положення з урахуванням наших пропозицій та зауважень.

Заздалегідь вдячні Вам за порозуміння та кваліфіковане і оперативне вирішення зазначених проблем.

З повагою

Заступник голови ГО «ЕКО-ПОРТ»

  
 І.С. Боровський



ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ  
**ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ  
УКРАЇНИ**

01103, м. Київ, бульвар Дружби народів, 26/1, оф. 13. Тел: (044) 581-81-31  
e-mail: [office@frtukr.org](mailto:office@frtukr.org) Ідентифікаційний код 33498930 <http://frtukr.org>

Вих. № 144/18 від «24» 12 2018 р.

Міністерство екології та природних  
ресурсів України

Державна екологічна інспекція України

✓ Державна регуляторна служба України

Федерація роботодавців транспорту України (далі - Федерація) розглянула оприлюднений для обговорення проект наказу Міністерства екології та природних ресурсів України "Про затвердження Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України" в редакції від 29.11.2018 року (далі - Проект положення) та інформує про наступне.

I. Проект положення не є новелою в законодавстві, оскільки схоже положення (практично аналогічне) вже було затверджене вказаним Міністерством (наказ №116 від 26.10.1995 року), однак скасоване Кабінетом Міністрів України як таке, що "втратило актуальність та встановлює регуляторні бар'єри" (розпорядження КМУ №166-р від 10.03.2017 року). Відповідно, прийняття "нового" положення можливе за умови виключення з нього норм, які розширюють зміст наказу.

II. Проектом положення врегульовано значно ширше коло питань, ніж це передбачено п. 5 постанови КМУ від 03.07.1995 року №484, на виконання якої його розроблено. При цьому назва Проекту положення не відповідає його змісту. Так, згідно вказаного пункту Міністерству доручено розробити та затвердити Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України. Отже, основні питання, які мають бути розкриті у Проекті положення – це

90  
18  
14  
17062  
118

*порядок «обчислення» та «сплати». Натомість Проект положення окрім вказаних питань, визначає елементи здійснення екологічного контролю суден (перевірку документів, обстеження судна, інструментально-лабораторні вимірювання, тощо), особливості вжиття заходів, направлених на затримання суден, тощо. Більше того, деякі з перелічених положень суперечать нормам, що мають вищу юридичну силу, зокрема Кодексу торговельного мореплавства України (наприклад, щодо затримки суден, тощо).*

**III.** Щодо норм Проекту положення стосовно встановлення «фактів скиду», «перевірок» та підстав для розрахунку розміру відшкодування шкоди

Проектом положення (п. 5 Розділу I) передбачено, що «факт скиду забруднюючих речовин» встановлюється за результатами: «перевірки», інструментально-лабораторних вимірювань показників складу та властивостей проб, відібраних під час «перевірки», візуальних спостережень.

З вказаної норми не зрозуміло про «перевірку» чого саме йде мова: судна, судових документів, морських вод, баластних вод, тощо, однак далі по тексту зустрічаються всі види вказаних «перевірок» (наприклад, «перевірка судових документів» в п. 1, 5 Розділу II, «перевірка судна» в п. 3, 4, 5 Розділу II, тощо).

Поряд з цим, Проектом положення встановлена класифікація забруднюючих речовин та розкриваються поняття “нафта”, “стічні води”, “сміття, скинуте в море” (п. 5 Розділу I, п. 3, 4, 5 Розділу II); врегульований порядок визначення кількості забруднюючих речовин шляхом: перевірки судових документів, даних обстеження (перевірки) судна, інструментально-лабораторних вимірювань, тощо (п. 1, 4, 5 Розділу II); визначено порядок та місця взяття проб для визначення маси нафти, що спричинила забруднення (п. 3 Розділу II) тощо.

*Однак, більшість з вказаних норм врегульовані/повинні бути врегульовані іншими нормативно-правовими актами, що в свою чергу виключає необхідність їх врегулювання у вказаному проекті та підтверджує необхідність сконцентруватись виключно на «формулах», що застосовуються при розрахунку, а також на порядку сплати.*

Так, наразі вимоги щодо запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіального моря України врегульовані ст. 102 Водного кодексу України та визначені Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення (Постанова КМУ від 29.02.1996 № 269) (далі – Правила). Вказані Правила розкривають поняття “забруднення вод”, “сміття із суден”, “води, які містять забруднюючі речовини”, а також перелік об’єктів, які заборонені до скидання (п. 4), перелік об’єктів, які дозволені до скидання (п. 5), особливості скидання ізольованого баласту та виключні випадки, коли може бути здійснена «перевірка» їх скидання з боку Держекоінспекції (п. 51).

Крім того, Законом України «Про морські порти України» передбачено прийняття Кабінетом Міністрів України «Порядку взаємодії адміністрації морських портів та Держекоінспекції у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту», який

передбачає послідовність дій при виявленні таких випадків та оформлення відповідних документів в ході такої взаємодії.

Більше того, наказом Мінприроди №264 від 05.07.2004 року “Про затвердження Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення” вже затверджена форма протоколу про адміністративне правопорушення та вказується, що при складанні протоколу обов’язково зазначається, заподіяна матеріальна шкода (у разі наявності).

Щодо забруднення нафтою, то основні вимоги до обчислення розміру збитків, завданих державі внаслідок забруднення навколишнього середовища, що сталось у разі витоку або зливу нафти із суден, порядок розрахунку маси скинутої нафти визначені окремою Постановою КМУ №631 від 26.04.2003 року затверджена Методика обчислення розміру збитків від забруднення нафтою.

Таким чином, норми стосовно встановлення «факту скиду», «перевірки суден», «перевірки судових документів», «відбору проб», розрахунку шкоди, завданої нафтою повинні бути виключені з Проекту положення. Натомість, враховуючи юридичну техніку написання документів, а також з метою уникнення дублювання норм необхідно передбачити відсилочні норми до нормативних актів, на підставі яких оформляються результати відповідних «перевірок», «лабораторно-інструментальних вимірювань», тощо.

#### IV. Щодо затримки суден

Проектом положення передбачено право Держекоінспекції та її територіальних органів надіслати капітану порту, в якому знаходиться судно, рішення про заборону на вихід з порту у зв’язку з несплатою штрафів та збитків за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та забруднення морських вод (п. 4 Розділ IV).

Разом з тим, вказані норми суперечать ст. 19 Конституції України, Кодексу торговельного мореплавства України та Закону України “Про охорону навколишнього природного середовища”.

В силу ст. 19 Конституції України, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов’язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

На разі, на рівні закону, зокрема Кодексу торговельного мореплавства України, передбачена можливість затримання судна у разі:

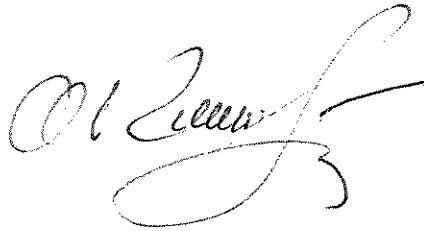
- арешту судна за рішенням суду для забезпечення морських вимог (ст. ст. 41, 42);
- затримання судна капітаном порту у випадках, визначених ст. 80, зокрема «на морську вимогу Держекоінспекції, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України» (ст. 80);
- заборони на вихід судна з морського порту капітаном порту, у випадках передбачених ст. 91, зокрема «у разі несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів» (п. “в”) та “рішення Держекоінспекції” (п. “г”) (при цьому не зазначені підстави прийняття такого рішення).

Таким чином, законом передбачена можливість ініціювати затримку судна лише Держекоінспекцією (центральним органом), а не її територіальними органами, однак ні Кодексом торговельного мореплавства, ні будь-яким іншим законом, не передбачено права та підстав для прийняття Держекоінспекцією такого рішення як «рішення про заборону на вихід з порту у зв'язку з несплатою штрафів та збитків за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та забруднення морських вод», що виключає можливість розширити права Держекоінспекції на рівні наказу Мінприроди.

З огляду на вищевикладене, вважаємо, що Проект положення потребує суттєвого доопрацювання. Та може бути прийнятий Міністерством екології та природних ресурсів України лише після приведення його у відповідність до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», Закону України «Про морські порти України» шляхом виключення положень, які регулюють порядок здійснення екологічного контролю суден, відбір проб та вжиття заходів, направлених на затримання суден.

З повагою,

Голова Федерації



О. Климпуш

18-620  
1 грудня 2018 року**Міністру Кабінету Міністрів України  
Сасенку О.С.****Копія:****Голові Державної регуляторної служби України  
Ляпінній К.М.***Щодо нормативних документів, якими має бути  
врегульовано розслідування забруднень з суден****Шановний Олександр Сергійовичу!***

Від імені Ради директорів Американської торгівельної палати в Україні та компаній-членів (далі – Палата) засвідчуємо Вам глибоку повагу та звертаємось із наступним.

На виконання доручення Кабінету Міністрів України щодо розробки Положення «Порядку взаємодії адміністрації морських портів та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту» (далі – Порядок) при Державній регуляторній службі України було створено Робочу групу, учасниками якої є представники Міністерства інфраструктури України, Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Державної морської адміністрації, Адміністрації морських портів, Американської торговельної палати в Україні, Європейської бізнес-асоціації, Морської палати України, Асоціації морських агентів України, а також представники бізнесу.

У ході обговорень учасники Робочої групи дійшли згоди, що необхідно одночасно вводити в дію не лише згаданий Порядок взаємодії, а й Порядок перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу та Порядок відшкодування збитків заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх вод України для належного врегулювання зазначеного питання нормативно-правовими актами.

Крім того, для максимальної прозорості процесу з моменту виявлення факту забруднення до завершення розслідування та притягнення до відповідальності винної сторони необхідно одночасно напрацювати внесення змін до низки застарілих підзаконних актів.



Також вважаємо за доцільне доручити Морській адміністрації України, одним з основних завдань якої є «забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства» та яка має відповідні ресурси та кваліфікованих працівників, вивчити та надати Робочій групі інформацію щодо нормативного врегулювання та практичного застосування нормативних актів з цього питання в США та країнах ЄС.

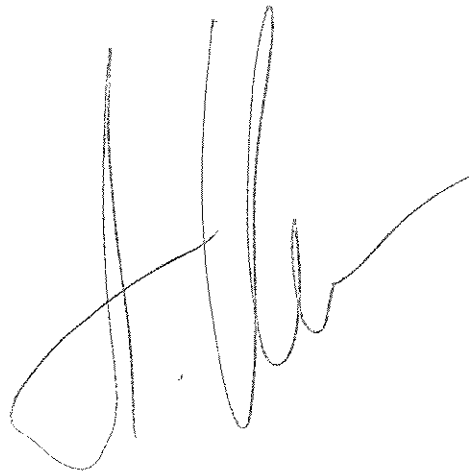
Також слід зазначити, що 28.11.2018 р. Міністерство екології та природних ресурсів, зі свого боку, розмістило на своєму веб-сайті для громадського обговорення проект наказу Міністерства екології та природних ресурсів України «Про затвердження Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України», що було розроблено Міністерством без залучення учасників, які входять до складу Робочої групи при Державній регуляторній службі.

Беручи до уваги, що питання розробки законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища потребує комплексного підходу, а саме: Порядок взаємодії, Порядок перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу та Порядок відшкодування збитків заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх вод України мають розроблятися одночасно з метою уникнення дублювання положень, вважаємо за необхідне розглядати вищевказані документи в пакетному форматі.

Тож враховуючи, що маємо справу з трьома нормативними документами, вважаємо за доцільне надати 90 днів для їх якісної розробки та опрацювання, і лише після спливу цього часу виносити документи на розгляд Уряду.

З будь-яких питань, що можуть виникнути у Вас у зв'язку із викладеним вище, просимо відповідальну особу з Вашого офісу зв'язуватися з нами за телефоном 490 5800 (контактна особа – Лідія Левіцька, менеджер з питань стратегічного розвитку (інфраструктура)) або електронною поштою за адресою [llevitska@chamber.ua](mailto:llevitska@chamber.ua).

**З повагою,  
Президент**



**Андрій Гундер**