



УКРАЇНА

## МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна  
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45  
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба  
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на повторне погодження доопрацьований проект Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України» (далі – законопроект).

Просимо погодити законопроект у найкоротший строк.

- Додатки:
1. Копія законопроекту на 1 арк. в 1 прим.
  2. Аналіз регуляторного впливу до законопроекту на 10 арк. в 1 прим.
  3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення законопроекту на 1 арк. в 1 прим.
  4. Копія наказу про виконання обов'язків Міністра інфраструктури України на 1 арк. в 1 прим.

В. о. Міністра

Юрій ЛАВРЕНЮК

Віта Пшенишна 351 48 58

370716



№1771/27/14-19 від 07.06.2019

11:30

ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА  
СЛУЖБА УКРАЇНИ  
13 06 2019  
р. 1503/1

Вноситься  
Кабінетом Міністрів України

В. ГРОЙСМАН

«   »

2019 р.

## ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

1. Частину другу статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., №№ 47-52, ст. 349) після слів «водному сполученні» доповнити словами «та порядок закриття та опломбування адміністрацією судна суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять».

2. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

**Голова Верховної Ради  
України**



Лавренюк

## **АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ** **проекту Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу** **торговельного мореплавства України»**

### **I. Визначення проблеми**

Проект Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України» (далі – законопроект) розроблений Мінінфраструктури на виконання абзацу четвертого пункту 3 протоколу № 30 засідання Урядового комітету з питань економічної, фінансової та правової політики, розвитку паливно-енергетичного комплексу, інфраструктури, оборонної та правоохоронної діяльності від 09.08.2018 стосовно підготовки законопроекту щодо надання повноважень Мінінфраструктури затверджувати порядок роботи із запірними пристроями, призначеними для скидання забруднюючих речовин.

Відповідно до статті 3 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» міністерства, інші центральні органи виконавчої влади у своїй діяльності керуються Конституцією України, цим та іншими законами України, указами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства України.

Організація, повноваження і порядок діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади визначаються Конституцією України, цим та іншими законами України.

Згідно зі статтею 3 Кодексу торговельного мореплавства України держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, інші центральні органи виконавчої влади та національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Згідно з цим Кодексом, іншими актами законодавства та міжнародними договорами України центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, в межах своїх повноважень за участю заінтересованих центральних органів виконавчої влади розробляє та затверджує нормативні документи з питань торговельного мореплавства, інструкції, правила перевезень вантажів, пасажирів, пошти і багажу, правила перевезень у прямому змішаному та прямому водному сполученні, які є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб.

Відповідно до статей 15, 16 Закону України «Про міжнародні договори України» чинні міжнародні договори України підлягають сумлінному дотриманню Україною відповідно до норм міжнародного права. Міністерства

та інші центральні органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, інші органи державної влади, до відання яких віднесені питання, що регулюються міжнародними договорами України, забезпечують дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України, стежать за здійсненням прав, які випливають з таких договорів для України, і за виконанням іншими сторонами міжнародних договорів України їхніх зобов'язань.

Україна є державою-членом Міжнародної морської організації (ІМО), що не лише надає їй переваги у вигляді інструментів контролю забруднення територіального моря і внутрішніх морських вод держави, але і зобов'язання керуватися правилами і рекомендаціями ІМО в своїй діяльності відносно забезпечення безпеки судноплавства, охорони людського життя на морі і захисту довкілля.

Україна приєдналася до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, з поправками та Протоколами 1978, 1997 років до неї (далі – МАРПОЛ 73/78).

Відповідно до частини першої статті 1 МАРПОЛ 73/78 Сторони Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню з суден 1973 року зобов'язуються виконувати положення цієї Конвенції і тих додатків до неї, якими вони зв'язані, з метою запобігання забрудненню морського середовища шкідливими речовинами або стоками, що містять такі речовини, шляхом їх скидання з порушенням положень Конвенції.

Відповідно до переліку центральних органів виконавчої влади, інших державних органів, відповідальних за виконання зобов'язань, що випливають із членства України в міжнародних організаціях, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.09.2002 № 1371, органами, що відповідають за виконання зобов'язань, що випливають із членства України в Міжнародній морській організації (ІМО), є Мінінфраструктури, Морська адміністрація, МЗС, Мін'юст.

Згідно із Положенням про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.

Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань, зокрема бере участь у міжнародному співробітництві та забезпечує виконання зобов'язань України, що випливають із членства у міжнародних організаціях, об'єднаннях та інституціях, укладає міжнародні договори; забезпечує відповідно до законодавства виконання зобов'язань за міжнародними договорами України та їх імплементацію в національне законодавство, підготовку пропозицій щодо укладення, припинення чи зупинення дії, денонсації та приєднання до міжнародних договорів України з питань транспорту.

Законопроектом передбачається наділення Міністерства інфраструктури України повноваженням затверджувати порядок закриття та опломбування адміністрацією судна суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі і вод, що їх містять, який сприятиме належному правовому регулюванню запобіганню забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України, а також сприятиме прозорості процесу державного контролю у морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами.

Положеннями Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 05.12.2016 № 433, зареєстрованої у Мін'юсті 27.12.2016 за № 1713/29843 (далі – Інструкція), нечітко визначено, хто повинен здійснювати опломбування запірних пристроїв суднових систем, призначених для скидання за борт забруднюючих речовин із суден, що заходять у морські порти України, а також критерії, за якими повинна проводити перевірку уповноважена особа Служби капітана морського порту.

У зв'язку з цим, останнім часом виникають ситуації щодо неоднозначного трактування та застосування норм Інструкції.

Водночас слід зазначити, що відповідно до частини другої статті 4 Конвенції МАРПОЛ будь-яке порушення положень цієї Конвенції, вчинене у межах юрисдикції Сторони Конвенції, забороняється, і санкції за таке порушення встановлюються законодавством цієї Сторони.

Станом на сьогодні на рівні законів відсутні норми щодо пломбування суднових запірних пристроїв для скидання забруднюючих речовин.

За ініціативою Мінінфраструктури було проведено низку нарад в якій взяли участь представники Асоціації морських агентств України, Асоціації міжнародних експедиторів України, Американської торгівельної палати в Україні.

За підсумками нарад за основу було взято пропозиції бізнес-спільноти щодо визначення чіткого механізму опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття, що в свою чергу сприятиме прозорості процесу державного контролю суден у морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами та визначення чітких критеріїв щодо проведення перевірки уповноваженою особою Служби капітана морського порту для пришвидшення та забезпечення прозорості процесу державного контролю суден у морських портах, спрощення та прискорення процесу перевірки суднових систем на предмет належного пломбування суден під час заходження судна в морський порт і видачі йому документів під час виходу з порту, а також здійснення всіх формальностей за допомогою інформаційної системи портового співтовариства, що унеможливить незаконну затримку судна.

Прийняття законопроекту дозволить забезпечити ефективне виконання міжнародних правових зобов'язань України у сфері торговельного мореплавства в частині вжиття відповідних заходів адміністрацією судна з метою недопущення забруднення навколишнього природного середовища суднами держав-учасниць МАРПОЛ 73/78, а також належного рівня безпеки мореплавства.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

<b>Групи (підгрупи)</b>	<b>Так</b>	<b>Ні</b>
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання, у т. ч. суб'єкти малого підприємництва	+	-
	-	+

Законодавство з порушених питань складається з Кодексу торговельного мореплавства України, Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269, та Інструкції про порядок пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433, зареєстрованого в Мін'юсті 27.12.2016 за № 1713/29843.

Проблема, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття регуляторного акта, є важливою і не може бути розв'язано за допомогою чинних регуляторних актів, ринкових механізмів, оскільки відповідно до статті 3 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» повноваження міністерств визначаються Конституцією України та законами України. Тому визначене питання потребує державного регулювання.

## **II. Цілі державного регулювання**

Основними цілями законопроекту є:

врегулювання питання щодо наділення Міністерства інфраструктури України повноваженням затверджувати порядок закриття та опломбування адміністрацією судна судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі і вод, що їх містять;

забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України в частині недопущення забруднення навколишнього природного середовища суднами;

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

#### 1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми. Отже, ця альтернатива є недоцільною
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України»	Створить нормативно-правове регулювання для запровадження заходів, спрямованих на запобігання забрудненню навколишнього природного середовища (територіального моря України) суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України та ефективності виконання зобов'язань України за Міжнародною Конвенцією із запобігання забрудненню з суден 1973 року, також сприятиме підвищенню привабливості морських портів України як таких, що розташовуються у морській акваторії з належним рівнем забезпечення безпеки судноплавства.

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття зазначеного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

#### 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	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України»	Удосконалення державної політики у сфері морського та річкового транспорту, яка сприятиме запобігання забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах	Відсутні

	України	
--	---------	--

## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	687	175	–	–	862
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	79,7%	20,3%	–	–	100%

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Незмога сприяти запобіганню забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України; непрозорий процес державного контролю в морських портах; сприяння ризикам, пов'язаних із корупційними проявами
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України»	Забезпечення регулювання дасть змогу сприяти запобіганню забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України, а також сприятиме прозорості процесу державного контролю в морських портах та сприятиме мінімізації ризиків, пов'язаних із	Відсутні



	корупційними проявами	
<b>Сумарні витрати за альтернативами</b>		<b>Сума витрат, гривень</b>
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час		Витрати відсутні
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України»		Витрати відсутні

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

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Проблема залишиться
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України»	4	Прийняття Закону забезпечить досягнення поставлених цілей

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення зміни до статті 3 Кодексу торговельного	Прийняття законопроекту забезпечить досягнення встановлених цілей.  Для держави: удосконалення державної	Відсутні	Прийняття Закону забезпечить удосконалення державної політики у сфері морського та річкового транспорту,

мореплавства України»	політики у сфері морського та річкового транспорту, яка сприятиме запобіганню забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України Для суб'єктів господарювання: забезпечення регулювання дасть змогу сприяти запобіганню забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України, а також сприятиме прозорості процесу державного контролю в морських портах та сприятиме мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами		яка сприятиме запобіганню забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України
-----------------------	---	--	--

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

Проектом акта передбачається внесення зміни до Кодексу торговельного мореплавства України стосовно наділення Міністерства інфраструктури України повноваженням затверджувати порядок закриття та опломбування адміністрацією судна суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі і вод, що їх містять, який сприятиме запобіганню забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України, а також сприятиме прозорості процесу державного контролю в морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами.

- ✓ За основу взято пропозиції бізнес-спільноти щодо визначення чіткого механізму опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття, що в свою чергу сприятиме прозорості процесу державного контролю суден у морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами та визначення чітких критеріїв щодо проведення перевірки

уповноваженою особою Служби капітана морського порту для пришвидшення та забезпечення прозорості процесу державного контролю суден у морських портах, спрощення та прискорення процесу перевірки судових систем на предмет належного пломбування суден під час заходження судна в морський порт і видачі йому документів під час виходу з порту, а також здійснення всіх формальностей за допомогою інформаційної системи портового співтовариства, що унеможливить незаконну затримку судна.

#### **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**

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

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

У зв'язку з цим не проводився розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання (Додаток 4 (Тест малого підприємництва) до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), а також витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), не проводився, оскільки станом на сьогодні неможливо визначити кількість суб'єктів господарювання на які поширюватиметься цей акт.

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

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

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

Для оцінки результативності регуляторного акта не вбачається можливим визначити показники результативності у кількісній формі

Результативність регуляторного акта визначається за такими показниками: забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України в частині недопущення забрудненню територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України;

врегулювання питання щодо закриття та опломбування адміністрацією судна запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять;

прозорість процесу державного контролю в морських портах України та мінімізація ризиків, пов'язаних із корупційними проявами;

розмір надходжень до Державного та місцевих бюджетів;

кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта;

розмір коштів і час, які витрачаються суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб – середній. Проект Закону та аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України в розділі «Регуляторна діяльність».

#### **IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії акта в разі його прийняття**

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Базове відстеження результативності дії акта здійснюватиметься через один рік після набрання чинності актом, шляхом аналізу зауважень та пропозицій, що надходять від заінтересованих осіб до Міністерства інфраструктури України.

Повторне відстеження результативності дії акта здійснюватиметься через два роки з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

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

В. о. Міністра інфраструктури України



Юрій ЛАВРЕНЮК

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019 року

«Про внесення змін до статті 3 Кодексу торгового мореплавства України»  
10 червня 2019, 10:27

Оголошення Регуляторна діяльність Повідомлення про оприлюднення

Проект Закону України «Про внесення змін до статті 3 Кодексу торгового мореплавства України» (далі – законопроект) розроблено на виконання абзацу четвертого пункту 3 протоколу № 30 засідання Урядового комітету з питань економічної, фінансової та правової політики, розвитку паливно-енергетичного комплексу, інфраструктури, оборонної та правоохоронної діяльності від 09.08.2018 стосовно підготовки законопроекту щодо надання повноважень Мінінфраструктури затверджувати порядок роботи із закріпними пристроями, призначеними для скидання забруднюючих речовин.

Законопроектом передбачається наділення Міністерства інфраструктури України повноваженнями затверджувати порядок закріплення та опломбування адміністрацією судна суднових закріпних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі і вод, що їх містять, який сприятиме належному правому регулюванню запобіганню забрудненню територіального моря Суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України

Відповідно до частини першої статті 20 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» зауваження і пропозиції щодо зазначеного проекту просямо направляти до Мінінфраструктури на поштову адресу: 01135, м. Київ, пр-т. Перемоги, 14, або на електронну адресу [inf@mininfra.gov.ua](mailto:inf@mininfra.gov.ua), а також спеціально уповноваженому органу виконавчої влади з питань державної регуляторної політики – Державній регуляторній службі України

Зауваження та пропозиції до проекту від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань прийматимуться Міністерством інфраструктури України протягом місяця з дня оприлюднення.

За галузями

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

За темами

- Безпека на транспорті
- Аналітика
- Відкриті дані
- Громадська рада
- Дозволи
- Дорядні органи
- Євроінтеграція
- Регуляторна діяльність



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ 357-р

## Про виконання обов'язків Міністра

Керуючись статтею 8 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», на період мого відрадження до м. Люксембург (Велике Герцогство Люксембург) та м. Лондон (Велика Британія) з метою участі у Засіданні Міністрів транспорту Східного партнерства (Платформа 3) та у засіданні Лондонського клубу реформ на тему: «З Пекіна до Парижа за 10 годин? Шовковий шлях XXI століття – новаторський досвід України у Hyperloop: технологія, економіка та глобальна політика» виконання обов'язків Міністра інфраструктури України з 06 по 07 червня 2019 року покладаю на заступника Міністра ЛАВРЕНЮКА Юрія Федоровича.

Міністр

В. ОМЕЛЯН