



УКРАЇНА
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
(МОРСЬКА АДМІНІСТРАЦІЯ)

вул. Преображенська, 25, м. Київ, 03110, Україна
тел.: (+38 044) 294-60-04, 294-60-16, 294-60-18
e-mail: office@marad.gov.ua, сайт: www.marad.gov.ua, код ЄДРПОУ 41886120

Державна регуляторна служба України

Державна служба морського та річкового транспорту України відповідно до Закону України «Про міжнародні договори України» з метою виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для ратифікації Конвенції міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками, розробила проект Закону України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» та проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками».

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», враховуючи листи Державної регуляторної служби України від 22.10.2019 № 8107/0/20-19, від 12.12.2019 № 9275/0/20-19, від 10.02.2020 № 893/0/20-20, надсилаємо на погодження проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» (далі – проект Закону).

Просимо розглянути та погодити в установленому порядку.

Додаток (тільки адресату):

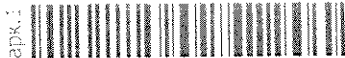
1. Проект Закону на 16 арк.
2. Пояснювальна записка на 6 арк.
3. Аналіз регуляторного впливу до проекту Закону на 12 арк.
4. Додаток до аналізу регуляторного впливу (М-Тест) на 3 арк.
5. Повідомлення про оприлюднення проекту Закону на 1 арк.
6. Порівняльна таблиця на 20 арк.

В. о. Голови

Сергій ЗВ'ЯГІНЦЕВ

Тетяна Дідківська 294 69 35

УВ Державна служба морського та річкового транспорту України
923/04/14-20 від 22.07.2020



арк.:

22 07 20
98 6534

007919 *

ЗАКОН УКРАЇНИ

**Про внесення змін до деяких законодавчих актів України
у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці
2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками**

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

I. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. Статтю 7 Кодексу законів про працю України (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1971, додаток до № 50, ст.375; ВВР, № 3719-12 від 16.12.93; ВВР, 1994, № 3, ст. 10; ВВР, № 1356-XIV від 24.12.99; 2000, № 6-7, ст. 41) після слів «тимчасових і сезонних працівників» доповнити словами «осіб, які є членами екіпажу морського торговельного судна».

2. У Кодексі торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 47 – 52, ст. 349; ВВР, 1998, № 2, ст. 5; ВВР, 2006, № 22, ст. 184; ВВР, 2010, № 30, ст. 394; 2014, № 6-7, ст. 80, № 8, ст. 88):

1) частину другу статті 3 викласти у такій редакції:

«Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, в межах своїх повноважень за участю заінтересованих центральних органів виконавчої влади забезпечує нормативно-правове регулювання торговельного мореплавства, виконання зобов'язань, передбачених міжнародними договорами України з питань мореплавства.»;

2) у статті 10:

у частині першій слова «центральный орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту,» замінити словами «центральный орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту,»;

після частини першої доповнити новою частиною такого змісту:

«У випадках, встановлених міжнародними договорами України з питань мореплавства, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, може надавати звільнення від виконання вимог відповідних міжнародних договорів України до суден, що зареєстровані в Україні. Надання звільнень, що призводять до зниження рівня забезпечення безпеки мореплавства, безпеки судна, людей і вантажу, що перебувають на ньому, рівня запобігання забрудненню морського середовища, а також таких, що не передбачені міжнародними договорами забороняється.».

У зв'язку з цим частину другу вважати частиною третьою;

3) у частині четвертій статті 12 слова «центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту» замінити словами «центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту»;

4) пункт 1 частини першої статті 14 викласти в такій редакції:

«1) у розділі II «Судно» (за винятком статті 40 цього Кодексу) та розділі III «Екіпаж судна» (за винятком частини другої статті 48 цього Кодексу) – до суден, що зареєстровані в Україні.

Правила частини восьмої статті 52 цього Кодексу застосовуються до екіпажу судна, незалежно від прапора держави, під яким плаває судно;»;

5) статтю 22 викласти у такій редакції:

«Стаття 22. Класифікація суден. Конвенційна сертифікація. Визнані організації.

Класифікація та підтримання класу морських суден здійснюються класифікаційним товариством, обраним судновласником, яке є визнаним відповідно до порядку, визначеного частиною четвертою цієї статті.

Нагляд за виконанням на суднах, вимог, встановлених міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства із видачею відповідних судових документів (конвенційна сертифікація), здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або визнаною організацією, обраною судновласником, відповідно до наданих їй повноважень.

Визнаною організацією є суб'єкт господарювання, який має визнання відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства у сфері торговельного мореплавства і діє на підставі двосторонніх угод про делегування повноважень щодо надання послуг з конвенційної сертифікації суден, зареєстрованих в Україні, укладених між ним та центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту, і яка уповноважена здійснювати огляди суден, видавати судові свідоцтва передбачені міжнародними договорами України та надавати інші послуги від імені Уряду України, відповідно до міжнародних договорів України у сфері торговельного мореплавства.

Порядок визнання організацій, критерії відбору, контролю (нагляду) на відповідність визнаних організацій вимогам, встановленим національним та міжнародним законодавством, вимоги до них, порядок укладення з ними угод, типова форма цієї угоди, затверджується Кабінетом Міністрів України з урахуванням міжнародних договорів України.

Контроль (нагляд) на відповідність визнаних організацій вимогам, встановленим національним та міжнародним законодавством, а також моніторинг їх діяльності здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту та річкового транспорту.»;

6) у статтях 28, 50, 93, 101, 106, 110 – 112, 115, 167, 175, 188, 190, 290, 310, 322 та у частині четвертій статті 90 слова «центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту» у всіх відмінках замінити словами «центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту» у відповідних відмінках;

7) у статті 34, у частинах другій та третій статті 90 слова «центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту» у всіх відмінках замінити словами «центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту»;

8) статтю 35 викласти у такій редакції:

«Стаття 35. Суднові документи

На судні повинні бути такі судові документи:

свідоцтво про право власності на судно;

свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);

класифікаційне свідоцтво;

обмірне свідоцтво (для суден довжиною 24 метри і більше);

свідоцтво про мінімальний склад екіпажу;

пасажирське свідоцтво (для пасажирських суден);

суднова роль (список осіб судового екіпажу);

список пасажирів, що перебувають на судні (за наявності);

судновий журнал;
 машинний журнал (для суден з механічним двигуном);
 журнал безперервної реєстрації історії судна;
 санітарний журнал;
 суднове санітарне свідоцтво;
 дозвіл на право користування судною радіостанцією;
 свідоцтво про вантажну марку, якщо судно використовується для цілей, передбачених пунктами 1, 3 частини першої статті 15 цього Кодексу;
 журнали та (або) інші документи, що стосуються реєстрації операцій зі шкідливими речовинами та сумішами на судах;

Суднова роль, список пасажирів, судновий і машинний журнали ведуться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а на риболовних судах – центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері рибного господарства та рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів, регулювання рибальства, безпеки мореплавства риболовних суден.

Реєстрація операцій зі шкідливими речовинами та сумішами на судах, здійснюються за правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, відповідно до вимог міжнародних договорів України.

Журнал безперервної реєстрації судна видається в порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я.

Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених в абзацах другому і третьому частини першої цієї статті, повинні мати судновий білет.

На судні, яке здійснює міжнародні рейси (перевезення), повинні також бути в наявності документи, передбачені міжнародними договорами України, а на судні валовою місткістю 500 одиниць та більше (крім риболовних суден) також мають бути Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні разом з доданою до нього Декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплаванні.»;

9) статтю 38 викласти у такій редакції:

«Стаття 38. Органи, що видають судові документи

Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України і свідоцтво про право власності на судно видаються центральним органом виконавчої влади,

що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, який реєструє судно у Державному судновому реєстрі України. Судновий білет видає орган, що зареєстрував судно у Судновій книзі України.

Свідоцтво про придатність до плавання, обмірне свідоцтво, пасажирське свідоцтво, свідоцтво про вантажну марку, свідоцтво про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також інші суднові документи, передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки мореплавства, видає центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або, за його дорученням визнана організація.

Окремі категорії суден можуть не мати обмірного свідоцтва або свідоцтва про вантажну марку відповідно до міжнародних договорів України.

Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні, а також журнал безперервної реєстрації історії судна видає центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або, за його дорученням визнана організація.

У Декларації про дотримання трудових норм в морському судноплаванні, що є додатком до Свідоцтва про відповідність трудовим нормам, видається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або, за його дорученням визнаною організацією:

частина I заповнюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту;

частина II заповнюється судновласником та засвідчується центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або, за його дорученням визнаною організацією.

Дозвіл на право експлуатації суднової радіостанції видається Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації.

За видачу суднових документів, зазначених у статтях 35 і 37 цього Кодексу, справляються збори, порядок та розмір яких встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.»;

10) статтю 40 викласти у такій редакції:

«Стаття 40. Визнання суднових документів іноземних суден

Визнання суднових документів судна, що плаває під прапором іноземної держави і заходить у територіальне море, внутрішні води або акваторії морських портів України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України.

Судно, що плаває під прапором іноземної держави і не має при заходженні у територіальне море, внутрішні води, акваторії морських портів України суднових документів, передбачених міжнародними договорами України, підлягає обов'язковому огляду в порядку встановленому статтею 90 цього Кодексу.»;

11) статтю 48 викласти у такій редакції:

«Стаття 48. Правове становище екіпажу судна

Правове становище екіпажу судна, що плаває під Державним Прапором України, відносини між членами екіпажу, а також між членами екіпажу цього судна і судновласником регулюються законодавством України.

Правила, встановлені в частинах п'ятій і шостій статті 52, частинах третій – десятій статті 54, в абзаці сьомому частини четвертої і частині шостій статті 54¹, в статті 54², частині сьомій статті 55, частинах другій – восьмій статті 57 цього Кодексу, не поширюються на екіпажі риболовних суден.

Відносини, зазначені у частині першій цієї статті, що виникають на судні, яке плаває під прапором іноземної держави та перебуває в територіальному морі або внутрішніх водах України, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України.»;

12) статтю 52 викласти у такій редакції:

«Стаття 52. Вимоги до віку, стану здоров'я та медичного обслуговування членів екіпажу

Не допускається прийняття на роботу на судні осіб, які не досягли вісімнадцятирічного віку. Особи віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які навчаються у закладах професійної (професійно-технічної) освіти, можуть залучатися до роботи на судні для проходження виробничого навчання та практики, але не більш як на чотири години протягом дня.

До роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність особи для роботи на судні за станом здоров'я (медичне свідоцтво моряка) надається закладами охорони здоров'я в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я. Перелік закладів охорони здоров'я, які проводять обов'язкові-медичні огляди та видають медичне свідоцтво моряка, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я.

Судна забезпечуються судною аптечкою, медичним обладнанням, медичним довідником і посібником, склад і зміст яких визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, з урахуванням міжнародних договорів.

На суднах має зберігатися в актуальному стані повний перелік служб пошуку і рятування, які надають медичну консультацію, що оприлюднюється Міжнародною морською організацією.

До складу екіпажу судна, яке має на борту 100 або більше моряків та здійснює міжнародні перевезення тривалістю більше трьох днів, обов'язково входить судновий лікар, який надає медичну допомогу з дотриманням ліцензійних умов провадження господарської діяльності з медичної практики.

До складу екіпажу суден, не зазначених у частині п'ятій цієї статті, повинен входити принаймні один член екіпажу, який не має медичної освіти, але задовільно завершив курс підготовки, що відповідає вимогам Правила VI/4 Міжнародної конвенції про підготовку, дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, в тому числі, повинен володіти навичками щодо користування медичними довідником і посібником судна, а також медичним розділом Міжнародного кодексу сигналів Міжнародної морської організації.

Медичне обслуговування членів екіпажу на судні забезпечується в порядку, затвердженому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, а на березі в порядку встановленому законодавством.

Членам екіпажу судна, які перебувають у невідкладному стані та потребують екстреної медичної допомоги або надання інших видів медичної допомоги, (вторинна (спеціалізована), третинна (високоспеціалізована), паліативна, медична реабілітація) забезпечується безперешкодний доступ до розташованих на березі закладів охорони здоров'я.»;

13) статтю 54 викласти у такій редакції:

«Стаття 54. Наймання членів екіпажу судна. Трудові відносини на судні.

Порядок наймання та прийняття на роботу членів екіпажу судна, їх права і обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового і медичного обслуговування на морі та в порту, порядок і підстави їх звільнення регулюються законодавством України, цим Кодексом, міжнародними договорами, колективними угодами, норми яких є обов'язковими відповідно до сфери їх дії, колективними договорами і трудовими договорами (контрактами).

Судновласник або його представник наймає членів екіпажу судна безпосередньо або через територіальні органи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, чи суб'єкта господарювання, який надає послуги з посередництва у працевлаштуванні.

Послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном, що надаються суб'єктами господарювання, які в установленому законом порядку одержали право на провадження діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, підлягають сертифікації на відповідність вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками.

Видача сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками (далі – сертифікат) здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту на оплатній основі за заявами суб'єктів господарювання.

Порядок видачі сертифіката, його форма і строк дії, перелік документів, що подаються для одержання сертифіката визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції.

Рішення про видачу або відмову у видачі сертифіката приймається протягом тридцяти днів після надходження заяви суб'єкта господарювання з необхідними для видачі сертифіката документами у порядку встановленому законодавством.

Підставою для відмови у видачі сертифіката є:

подання суб'єктом господарювання необхідних документів не в повному обсязі;

виявлення недостовірності даних, що містяться у документах, поданих суб'єктом господарювання для одержання сертифіката;

невідповідність послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордон, що надаються суб'єктом господарювання, вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками.

Суб'єкти господарювання, які пройшли сертифікацію та одержали сертифікат, включаються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, до Реєстру суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном (далі – Реєстр).

Порядок ведення Реєстру визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції.

Підставою для анулювання сертифіката та виключення суб'єкта господарювання з Реєстру є недотримання вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками.

Державний нагляд за додержанням вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками суб'єктами господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном, здійснює центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Гранична вартість адміністративної послуги за видачу сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками становить один прожитковий мінімум, встановлений для працездатних осіб на 01 січня календарного року.»;

14) доповнити Кодекс статтями 54¹ і 54² такого змісту:

«Стаття 54¹. Трудовий договір (контракт) з членом екіпажу судна

Судновласник або уповноважена ним особа приймає на роботу члена екіпажу судна шляхом укладення з ним трудового договору (контракту).

Трудовий договір (контракт) з членом екіпажу судна укладається в письмовій формі у двох примірниках, один з яких зберігається у члена екіпажу судна, інший – у судновласника.

Умови трудового договору (контракту), що погіршують становище члена екіпажу судна порівняно з законодавством України, міжнародними договорами, колективним договором, є нікчемними.

У трудовому договорі (контракті) обов'язково зазначаються:

прізвище та ім'я особи моряка, дата та місце народження;

найменування та місцезнаходження судновласника, найменування та місцезнаходження уповноваженої особи, у разі укладення трудового договору (контракту) уповноваженою судновласником особою;

місце і дата укладення;

посада, на яку приймається член екіпажу судна;

права і обов'язки сторін;

умови оплати праці та матеріального забезпечення, в тому числі розмір, порядок і строки виплати заробітної плати, інших заохочувальних, компенсаційних і гарантійних виплат, підстави, згідно з якими можуть провадитися відрахування із заробітної плати у випадках, передбачених законодавством, порядок повідомлення про розмір оплати праці при кожній виплаті заробітної плати;

умови виплати судновласником договірної компенсації у зв'язку з втратою працездатності або смертю члена екіпажу судна внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання;

порядок організації праці, режими робочого часу і часу відпочинку, тривалість та розмір оплати щорічної (основної та додаткової) оплачуваної відпустки;

умови роботи і проживання, соціально-побутового та медичного обслуговування, інші соціальні послуги на судні і в порту;

умови репатріації члена екіпажу судна;

відповідальність сторін, в тому числі, відповідальність судновласника щодо виплати допомоги члену екіпажу судна у зв'язку з тимчасовою непрацездатністю, втратою працездатності внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання;

порядок зміни умов трудового договору (контракту);

строк дії трудового договору (контракту), підстави його припинення та розірвання.

На судні мають зберігатися копії трудових договорів (контрактів) з членами екіпажу судна, колективного договору. Положення колективного договору, які підлягають інспектуванню під час здійснення контролю державою порту, мають містити переклад на англійську мову (крім суден внутрішнього плавання).

Судновласник або уповноважена ним особа зобов'язані ознайомлювати члена екіпажу судна з колективним договором, змінами і доповненнями до нього.

Трудовий договір (контракт) з членом екіпажу судна залишається чинним, доки моряк перебуває в полоні на борту судна або перебуває у іншому місці внаслідок актів піратства або збройного пограбування суден, незалежно від того, чи пройшла дата, визначена для його закінчення, або від того, чи заявила будь-яка із сторін про призупинення або припинення його дії.

Стаття 54². Послужна книжка моряка

Члену екіпажу судна оформляється послужна книжка моряка, до якої вносяться відомості про його трудову діяльність на судні.

До послужної книжки моряка не можуть вноситися відомості про оцінку роботи, застосовані стягнення та розмір заробітної плати члена екіпажу судна.

Порядок ведення і зразок послужної книжки моряка затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері праці, зайнятості населення та трудової міграції.»;

15) статтю 55 викласти у такій редакції:

«Стаття 55. Репатріація членів екіпажу судна

Репатріація за рахунок судновласника здійснюється у таких випадках:

1) у разі закінчення строку дії трудового договору (контракту) під час перебування судна за межами України;

2) у разі звільнення з ініціативи судновласника або уповноваженої ним особи;

3) у разі захворювання або травми;

4) у разі відмови члена екіпажу судна продовжувати виконання трудових обов'язків на судні, яке прямує у зону бойових дій;

5) у разі загибелі судна;

6) якщо судновласник не може виконувати свої обов'язки, що випливають із законодавства України, колективного договору, трудового договору (контракту).

Судновласник за вибором члена екіпажу судна репатріює його у порт, зазначений у колективному або трудовому договорі (контракті), або в порт, в якому члена екіпажу судна було прийнято на роботу.

Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати на репатріацію в обсязі видатків на:

проїзд (як правило, літаком) до місця репатріації;

проживання і харчування;

виплату заробітної плати і допомоги, якщо це передбачено законодавством, колективним або трудовим договором (контрактом);

перевезення багажу вагою не менше ніж 30 кг;

надання медичної допомоги члену екіпажу судна до того часу, поки він не буде транспортабельним.

Період репатріації, починаючи з моменту виникнення підстави для репатріації і до моменту прибуття члена екіпажу судна у місце репатріації, при визначенні тривалості щорічної оплачуваної відпустки члена екіпажу судна не враховується.

Відшкодування витрат на репатріацію шляхом здійснення членом екіпажу судна авансових або інших платежів, або шляхом проведення відрахувань із заробітної плати члена екіпажу судна, крім випадку, коли репатріація здійснюється на підставі пункту 3 частини першої цієї статті у зв'язку з порушенням членом екіпажу судна обов'язків, покладених на нього трудовим договором (контрактом) або правилами внутрішнього трудового розпорядку, забороняється.

Якщо судновласник не може організувати репатріацію або оплатити витрати, пов'язані з репатріацією членів екіпажу судна, виконання цих обов'язків забезпечує держава через закордонні дипломатичні установи України з подальшим стягненням із судновласника понесених витрат у порядку регресу.

На судні, що здійснює міжнародні перевезення, повинні зберігатися акти законодавства України, якими регламентуються питання репатріації членів екіпажу судна, згідно з переліком, визначеним центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Такі акти повинні бути доступними для ознайомлення також у перекладі англійською мовою.»;

16) статтю 56 після частини третьої доповнити новою частиною такого змісту:

«Особисте майно члена екіпажу, який залишив судно у зв'язку з хворобою, травмою або внаслідок смерті, підлягає зберіганню та поверненню у схоронності власнику, його законному представнику або його спадкоємцям.».

У зв'язку з цим частини четверту вважати частиною п'ятою;

17) статтю 57 викласти у такій редакції:

«Стаття 57. Обов'язки і відповідальність судновласника

Судновласник відповідно до вимог, встановлених центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, забезпечує:

- 1) безпечні умови і режим праці на судні;
- 2) охорону здоров'я членів екіпажу та обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням;
- 3) всебічне побутове обслуговування та сприятливі умови для відпочинку на судні;
- 4) безоплатне в достатній кількості та належної якості постачання харчових продуктів і прісної води, харчування і столове обслуговування;
- 5) належні суднові (житлові) приміщення.

Капітан судна або під його керівництвом інша уповноважена судновласником особа регулярно проводить перевірки відповідності умов праці та обслуговування членів екіпажу судна вимогам законодавства і міжнародних договорів України. За результатами таких перевірок складаються відповідні акти, які направляються судновласнику для вжиття заходів щодо усунення виявлених недоліків, а також надаються уповноваженим державним органам на їх вимогу для здійснення контролю.

Члени екіпажу можуть подавати капітану судна та судновласнику скарги про порушення на судні встановлених законодавством і міжнародними договорами України, в тому числі Конвенцією Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками, вимог до умов праці та обслуговування членів екіпажу судна. Порядок подання і розгляду скарг на судні та на березі визначається судновласником.

Подання скарги капітану судна або судновласнику не позбавляє члена екіпажу права звернутися із заявою про відповідне порушення до органів, які здійснюють державний нагляд (контроль) у відповідних сферах, або до суду у порядку, передбаченому законодавством.

Кожен член екіпажу судна забезпечується примірником такого порядку.

Судновласник несе відповідальність за фінансування витрат члена екіпажу судна, пов'язаних з тимчасовою втратою працездатності або постійною втратою працездатності чи смертю члена екіпажу судна внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання. Фінансування здійснюється судновласником шляхом виплати членові екіпажу судна у порядку та розмірах, встановлених законодавством України, колективним договором, трудовим договором (контрактом) з членом екіпажу судна:

1) допомоги на оплату медичного обслуговування, у тому числі лікування, придбання лікарських засобів, медичних виробів, перебування та харчування в закладах охорони здоров'я, – починаючи з першого дня непрацездатності за весь період до відновлення працездатності або встановлення ступеня стійкої втрати професійної працездатності, або до моменту, з якого член екіпажу судна має можливість одержувати матеріальне забезпечення та соціальні послуги за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням, залежно від того, який з цих моментів настане раніше;

2) допомоги у формі матеріального забезпечення, яке компенсує втрату заробітної плати:

повністю – починаючи з першого дня непрацездатності за весь період протягом перебування на судні або до моменту прибуття члена екіпажу судна у місце репатріації;

повністю або частково – з моменту списання з судна або репатріації у зв'язку з непрацездатністю за весь період до відновлення працездатності або до моменту, з якого член екіпажу судна має можливість одержувати матеріальне забезпечення та соціальні послуги за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням, залежно від того, який з цих моментів настане раніше;

3) допомоги на поховання у разі смерті члена екіпажу судна у період перебування в трудових відносинах із судновласником;

4) договірної компенсації у формі одноразової грошової виплати у зв'язку з втратою працездатності або смертю члена екіпажу судна внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання, розмір якої не менше ніж 36 місячних заробітних плат члена екіпажу у разі втрати працездатності та не менше 60 місячних заробітних плат – у разі смерті члена екіпажу.

Судновласник звільняється від обов'язку щодо фінансування витрат члена екіпажу судна, зазначених у частині шостій цієї статті:

1) у разі одержання членом екіпажу судна травми, що не пов'язана з виконання його трудових обов'язків;

2) у разі одержання членом екіпажу судна травм або його захворювання внаслідок алкогольного, наркотичного, токсичного сп'яніння або дій, пов'язаних з таким сп'янінням, або при вчиненні ним злочину;

3) у разі навмисного приховування членом екіпажу судна під час прийняття на роботу захворювання або фізичної вади, що визначають ступінь його придатності для роботи на судні.

До відповідальності судновласника, що визначена в абзаці третьому пункту 2 частини шостої цієї статті, застосовуються межі відповідальності, передбачені у статті 352 цього Кодексу.

Судновласник має право на фінансування допомоги, передбаченої пунктом 3 частини шостої цієї статті, за рахунок коштів Фонду соціального страхування України у порядку, визначеному Законом України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування.»;

18) частину третю статті 58 викласти в такій редакції:

«Під час аварійних морських подій із судном, а також у разі псування, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому законодавством, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікації у порядку, передбаченому Положенням про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.»;

19) пункт «а» частини другої статті 91 викласти в такій редакції:

«а) непридатності судна до плавання, порушення встановлених законодавством і міжнародними договорами України вимог щодо його завантаження, постачання, комплектування екіпажу, умов праці та обслуговування членів екіпажу на судні, наявності інших недоліків, що

становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу»;

20) у статті 131 слова «центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту» замінити словами «, що надається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, відповідно до порядку, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування і реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту»;

21) у статті 242:

після частини першої доповнити новими частинами такого змісту:

«Відповідальність судновласника за зобов'язаннями, визначеними в статті 55, частині шостій статті 57 цього Кодексу, підлягає обов'язковому страхуванню відповідно до законодавства України.

Страхове покриття відповідальності судновласника за залишення моряка без допомоги має покривати:

1) невиплачену заробітну плату та інші виплати, які судновласник повинен виплатити моряку згідно з його трудовим договором, відповідним колективним договором або за законодавством України, але не більше ніж за чотири місяці заборгованості по заробітній платі і чотири місяці заборгованості за іншими виплатами, що належать моряку;

2) всі витрати, обґрунтовано понесені моряком, включаючи витрати по репатріації, передбачені статтею 55 цього Кодексу;

3) першочергові потреби моряка, включаючи достатнє харчування, одяг в разі необхідності, житло, забезпечення питною водою, життєво важливим для виживання на борту судна паливом, необхідну медичну допомогу, а також будь-які інші обґрунтовані витрати або витрати, пов'язані з дією або бездіяльністю, кваліфікованими як залишення моряка без допомоги до його прибуття на батьківщину.

Моряк вважається залишеним без допомоги у разі, якщо в порушення вимог Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками, або трудового договору (контракту) моряка судновласник:

1) не покриває витрат, пов'язаних з репатріацією моряка.

2) залишив моряка без необхідної матеріальної допомоги і підтримки, у тому числі без достатнього харчування, житла, забезпечення питною водою, життєво необхідного для виживання на борту судна палива і необхідної медичної допомоги;

3) з інших причин в односторонньому порядку розірвав зв'язки з моряком, в тому числі, не виплачував йому договірної заробітної плати за період не менше двох місяців.

Свідоцтва про страхування відповідальності судновласника відповідно до частини другої цієї статті повинні бути викладені українською та англійською мовами та розміщені на судні у місці де з ними можуть вільно ознайомлюватися члени екіпажу судна.

Страховик зобов'язаний не менше ніж за 30 днів поінформувати центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському транспорті про дочасне припинення договору страхування відповідальності судновласника.».

У зв'язку з цим частини другу – четверту вважати відповідно частинами сьомою – дев'ятою;

у частині восьмій слова «і є членами Морського страхового бюро» виключити;

частину дев'яту виключити.

3. У Законі України «Про зайнятість населення» (Відомості Верховної Ради України, 2013 р., № 24, ст.243; 2019 р., № 47, ст. 310):

1) у статті 23:

у пункті 2 частини першої після слів «зайнятості населення» доповнити словами «сертифікації послуг з посередництва у працевлаштуванні»;

частину другу доповнити новим абзацом такого змісту:

«Інформація про працевлаштування членів екіпажів морських торговельних суден включається до Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, окремим розділом.»;

2) частину першу статті 38 після абзацу першого доповнити новим абзацом такого змісту:

«Послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів морських торговельних суден за кордоном підлягають сертифікації на відповідність вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками відповідно до Кодексу торговельного мореплавання України.».

У зв'язку з цим, абзаци другий і третій вважати відповідно абзацами третім і четвертим.

4. У Законі України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (Відомості Верховної Ради України, 2015 р., № 23, ст. 158) у пункті 20 частини першої статті 7 після слів «за кордоном» доповнити словами «(крім працевлаштування членів екіпажу суден морського та річкового транспорту)».

II. Прикінцеві положення


1. Цей Закон набирає чинності з дня набрання чинності Законом України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками» та вводиться в дію через дванадцять місяців з дня набрання ним чинності, крім пункту 2 розділу II цього Закону, який вводиться в дію з дня набрання чинності цим Законом.

2. Кабінету Міністрів України до дня введення в дію цього Закону:

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом та прийняти нормативно-правові акти, передбачені цим Законом;

забезпечення приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом та прийняття ними нормативно-правових актів, передбачених цим Законом.

Голова Верховної Ради України



ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві, з поправками»

1. Резюме

Проєкт акта розроблено з метою виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для ратифікації Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві, для досягнення цілі 8.3 Доступ пасажирів та бізнесу до водного транспорту Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.09.2019 № 849.

2. Проблема, яка потребує розв'язання

Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві (далі – Конвенція) прийнята на 94-й сесії Генеральної конференції міжнародної організації праці у м. Женеві 23 лютого 2006 року та набрала чинності в серпні 2013 року, з поправками, затвердженими на 103-й сесії Генеральної конференції Міжнародної організації праці 11 червня 2014 року та поправками, затвердженими на 105-й сесії Генеральної конференції Міжнародної організації праці 09 червня 2016 року, поправками, затвердженими на 107-й сесії Генеральної конференції Міжнародної організації праці 5 червня 2018 року.

Метою прийняття Конвенції визначено створення єдиного погодженого акта, що охоплює настільки, наскільки це є можливим, усі сучасні норми чинних міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському суднопластві, а також основні принципи, які містяться в інших міжнародних конвенціях про працю.

Положення Конвенції спрямовані, перш за все на покращення соціального захисту та створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, охорону здоров'я, медичне обслуговування тощо.

Нині на морських суднах у світовому торговельному суднопластві постійно працює понад 150 тисяч моряків – громадян України.

Пунктом 3 (b) статті 94 Конвенції ООН з морського права 1982 року встановлено обов'язки держави прапора, зокрема, в частині встановлення правил щодо дотримання умов праці, укомплектування екіпажів та соціальних питань на борту суден, що плавають під її прапором.

Таким чином, питання ратифікації Конвенції та імплементації її положень до національного законодавства набувають великого суспільного значення, оскільки їх вирішення створить умови для підвищення соціального захисту моряків – громадян України, а для держави в цілому – забезпечить подальший

сталий розвиток України як однієї із світових лідерів з підготовки високопрофесійних моряків.

Конвенція підлягає ратифікації відповідно до пункту «б» частини другої статті 9 Закону України «Про міжнародні договори України» як така, що стосується прав, свобод та обов'язків людини і громадянина.

Відповідно до частини першої статті 9 Закону України «Про міжнародні договори України» ратифікація міжнародних договорів України здійснюється шляхом прийняття закону про ратифікацію, невід'ємною частиною якого є текст міжнародного договору.

Відповідно до статті 9 Закону України «Про міжнародні договори» якщо на ратифікацію подається міжнародний договір, виконання якого потребує прийняття нових або внесення змін до чинних законів України, проекти таких законів подаються на розгляд Верховної Ради України разом з проектом закону про ратифікацію і приймаються одночасно.

Державною службою морського та річкового транспорту України підготовлено проект Закону України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками» та проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками».

Згідно з пунктом 1 Стандарту А4.5 Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з метою поступового досягнення всеосяжного захисту в галузі соціального забезпечення відповідно до Правила 4.5 необхідно розглядати наступні його види: медичне обслуговування, допомога по хворобі, допомога по безробіттю, допомога по старості, допомога у зв'язку з виробничим травматизмом, сімейна допомога, допомога по вагітності та пологах, допомога по інвалідності, допомога у зв'язку з утратою годувальника, що доповнюють захист, передбачений згідно з Правилом 4.1 про медичне обслуговування й правилом 4.2 про відповідальність.

Захист, що кожна держава член на момент ратифікації відповідно до пункту 1 Правила 4.5. включає не менше трьох із дев'яти видів забезпечення, наведених у пункті 1 Стандарту А4.5.

Захист відповідно до пункту 1 Правила 4.5, може, залежно від обставин, передбачатися у законах або нормативно-правових актах, приватних системах або колективних договорах, або на основі їхнього поєднання.

Захист, який надається у момент ратифікації, повинен включати, згідно з пунктом 2 Стандарту А4.5, як мінімум, такі види забезпечення, як медичне обслуговування, допомога по хворобі та допомога у зв'язку з виробничим травматизмом.

Обов'язкові види забезпечення передбачені проектом Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією

Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві, з поправками» (далі – проєкт Закону).

Зокрема, такий вид обов'язкового соціального забезпечення як медичне обслуговування передбачений підпунктом 8 пункту 1 розділу I проєкту Закону.

Допомога по хворобі та допомога у зв'язку з виробничим травматизмом передбачені підпунктом 13 пункту 1 розділу I проєкту Закону.

Враховуючи викладене, проєктом акта передбачається внесення змін до законодавства України з метою його приведення у відповідність із вимогами Конвенції, а саме пропонується внести зміни до Кодексу торговельного мореплавання України, Кодексу законів про працю України, Закону України «Про транспорт», Закону України «Про зайнятість населення».

3. Суть проєкту акта

Проєктом акта передбачається внесення змін до законодавства України з метою його приведення у відповідність із вимогами Конвенції, а саме пропонується внести зміни до Кодексу торговельного мореплавання України, Кодексу законів про працю України, Закону України «Про транспорт», Закону України «Про зайнятість населення», Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності».

4. Вплив на бюджет

Проєктом акта передбачено визначення компетентного органу з питань виконання Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві, зокрема, щодо заповнення частини I Декларації про дотримання трудових норм в морському суднопластві.

Частина I Декларації передбачає узагальнення вже чинних вимог національного законодавства держав-членів Конвенції та не створюватиме додаткового навантаження на державних службовців у частині підготовки цього документа.

Так, більшість держав, які на цей час ратифікували Конвенцію, затвердили стандартні форми частини I Декларації, які надалі використовуються судовласниками та представниками визнаних організацій під час розроблення та схвалення частини II Декларації.

Таким чином, підготовка частини I Декларації буде забезпечена кадровим складом у межах установленної граничної чисельності відповідного центрального органу виконавчої влади та не потребує додаткових витрат Державного бюджету України.

Покладення на Морську адміністрацію, у зв'язку з прийняттям вищезазначених проєктів Законів, повноважень щодо видачі сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном, видачі свідоцтва про придатність до плавання, обмірне свідоцтво, пасажирського свідоцтва, свідоцтва про вантажну марку, свідоцтва про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, та інші документи, що передбачені міжнародними договорами України з питань

безпеки судноплавства, здійснення державного нагляду (контролю) за дотриманням Міжнародних договорів стороною яких є Україна не вплине на видатки бюджету з наступних причин.

Видача таких документів здійснюється на платній основі є адміністративною послугою та надається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Відповідно до частини третьої статті 11 Закону України «Про адміністративні послуги» розмір плати за надання адміністративної послуги (адміністративного збору) і 2 порядок її справляння визначаються законом з урахуванням її соціального та економічного значення.

Крім того, Морська адміністрація, відповідно до статті 16³ Закону України «Про транспорт» здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під Державним Прапором України, незалежно від форми власності (крім риболовних суден) та також здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їх прапора, стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден.

З огляду на невелику кількість суб'єктів господарювання, які надають послуги з працевлаштування членів екіпажів за кордон (близько 460) ведення Реєстру таких суб'єктів здійснюватиметься в межах граничної чисельності працівників та обсягу видатків, передбачених на утримання центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки морського та річкового транспорту.

Враховуючи викладене, реалізація акта не потребуватиме додаткових витрат з Державного бюджету України.

5. Позиція заінтересованих сторін

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю.

Щодо проекту акта потребує висловлення позиції Спільним представницьким органом репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні, Спільним представницьким органом сторони роботодавців на національному рівні.

6. Прогноз впливу

Прогноз впливу реалізації на ключові інтереси заінтересованих сторін додається.

Реалізація акта не матиме вплив розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами, інші суспільні відносини.

Реалізація акта матиме позитивний вплив на ринок праці, адже дасть змогу підвищити рівень захисту трудових та соціальних прав моряків, впровадити передовий досвід з цих питань.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект акта потребує повторного погодження із Міністерством фінансів України, Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством соціальної політики України, Міністерством охорони здоров'я України, Міністерством закордонних справ України, Міністерством юстиції України.

8. Ризики та обмеження

Проект акта не містить положень, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації, стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації акта.

9. Підстава розроблення проєкту акта

Проект акта розроблено на підставі пункту 1848 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, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106.

В. о. Голови Державної служби
морського та річкового транспорту
України



Сергій ЗВЯГІНЦЕВ

« ____ » _____ 2020 року

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Проектом акта передбачається внесення змін до законодавства України з метою його приведення у відповідність із вимогами Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками, а саме пропонується внести зміни до Кодексу торговельного мореплавства України, та деяких інших актів законодавства у сфері торговельного мореплавства. Реалізація акта матиме позитивний вплив на ринок праці, адже дасть змогу підвищити рівень захисту трудових та соціальних прав моряків, впровадити передовий досвід з цих питань.

2. Вплив на ключові інтереси усіх заінтересованих сторін:

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначеним передбачуваною динамікою змін основних показників (у числовому або якісному вимірі) (до року)		Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
		короткостроковий вплив (до року)	середньостроковий вплив (більше року)	
Українські моряки	Соціальні та трудові інтереси українських моряків	Позитивний	Позитивний	Реалізація акта забезпечить покращення соціального захисту та створеннясправедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, охорону здоров'я, медичне обслуговування тощо.
Держава	Імідж України як морської держави на міжнародному рівні	Позитивний (виконання зобов'язань міжнародними сторонами, яких є Україна)	Позитивний (подалший розвиток України як однієї зі світових лідерів з підготовки високопрофесійних моряків)	Статтею 94 Конвенції ООН з морського права 1982 року встановлені обов'язки держави прапора, зокрема, в частині встановлення правил щодо дотримання умов праці, укомплектування екіпажів та соціальних питань на борту суден, що плавають під її прапором

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками»

I. Визначення проблеми

Розроблення проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» обумовлено необхідністю приведення національного законодавства у відповідність із вимогами Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні.

Відповідно до статті 9 Закону України «Про міжнародні договори України» якщо на ратифікацію подається міжнародний договір, виконання якого потребує прийняття нових або внесення змін до чинних законів України, проекти таких законів подаються на розгляд Верховної Ради України разом з проектом закону про ратифікацію і приймаються одночасно.

Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні (далі – Конвенція) прийнята на 94-й сесії Генеральної конференції міжнародної організації праці у м. Женеві 23 лютого 2006 року та набрала чинності в серпні 2013 року, з поправками, затвердженими на 103-й, 105-й та 107-й сесії Генеральної конференції Міжнародної організації праці 11 червня 2014 року, 09 червня 2016 року та 05 червня 2018 року.

Метою прийняття Конвенції визначено створення єдиного погодженого акта, що охоплює настільки, наскільки це є можливим, усі сучасні норми чинних міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплаванні, а також основні принципи, які містяться в інших міжнародних конвенціях про працю.

Найчастіше моряки звертаються зі скаргами щодо наступних порушень їх прав: невивплата заробітної плати; невивплата допомоги за хворобою та відмова в наданні медичної допомоги, зокрема, у покритті витрат на медичну допомогу за наявності підтверджувальних документів; невивплата компенсації у зв'язку з втратою моряком працездатності; невивплата компенсації у зв'язку зі смертю моряка.

Поряд з зазначеним основним спектром порушень прав моряків судовласниками та/ або роботодавцями, моряки також зіштовхуються з порушенням правил репатріації, недотриманням вимог до житлових приміщень на борту судна, умов праці, відпочинку, харчування та столового обслуговування тощо.

Морський ринок праці є специфічним сегментом всесвітнього ринку робочої сили. Кількість моряків, що наймаються на роботу за допомогою служб набору і працевлаштування моряків (крюїнговими компаніями) за останні роки помітно зростає.

Відповідно до статті 5 Конвенції кожна держава-член ефективно здійснює свою юрисдикцію й контроль над діяльністю служб набору й працевлаштування моряків, якщо такі створені на її території.

Згідно зі Стандартом А1.4 – «Набір і працевлаштування», якщо на території держави-члена діють приватні служби набору й працевлаштування моряків, основна мета яких полягає в наборі та працевлаштуванні моряків або які набирають і працевлаштовують значну кількість моряків, то їхня діяльність здійснюється тільки відповідно до стандартизованої системи ліцензування або сертифікації або іншої форми регулювання.

Компетентний орган здійснює ретельний нагляд і контроль за всіма службами набору й працевлаштування моряків, що діють на території відповідної держави-члена. Усі ліцензії чи сертифікати або аналогічні форми дозволу на діяльність приватних служб на її території надаються або поновлюються тільки після перевірки того, що відповідна служба набору й працевлаштування моряків відповідає вимогам національного законодавства й нормативно-правових актів.

На сьогоднішній день, відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» посередництво у працевлаштуванні за кордоном підлягає ліцензуванню.

Відповідно до Конвенції, кожна держава-член повинна врахувати висунення вимог до служб набору й працевлаштування моряків, розташованих на її території, стосовно розробки й підтримання оперативної практики, що піддається перевірці. Така оперативна практика щодо приватних служб набору й працевлаштування моряків та тією мірою, в якій вона є застосовною щодо державних служб набору й працевлаштування моряків, повинна охоплювати наступні питання:

- медичні огляди, посвідчення особи моряків та інші питання, вирішення яких може знадобитися для одержання моряком роботи;

- ведення, з належним урахуванням права на приватне життя й необхідності захисту конфіденційності даних, повного й всебічного обліку даних про моряків, охоплених їхньою системою набору й працевлаштування, які повинні включати наступні дані, але не обмежуватися ними:

- дані про кваліфікацію моряків;

- дані про стаж роботи;

- персональні дані, що стосуються роботи за найманням; і

- медичні дані, що стосуються роботи за найманням;

- супровід та оновлення списків суден, для яких служби набору й працевлаштування моряків надають моряків, і забезпечення необхідних засобів для підтримки зв'язку зі службами в надзвичайних обставинах у будь-який час;

- процедури, що забезпечують попередження експлуатації моряків службами набору й працевлаштування моряків або їхнім персоналом у відношенні пропозиції про працевлаштування на конкретні судна або в конкретні компанії;

- процедури попередження можливості експлуатації моряків у зв'язку із проблемою видачі авансів або здійснення інших фінансових угод між судновласником і моряками, які здійснюються службами набору й працевлаштування моряків;

- чітке інформування про витрати, якщо такі існують, які моряк може понести у процесі працевлаштування;

- забезпечення того, щоб моряки одержували інформацію про будь-які особливі умови, пов'язані з робочим місцем, на яке вони наймаються, і про політику конкретного судновласника, що стосується їхньої зайнятості;

- процедури, які відповідають принципам природної справедливості для розгляду випадків некомпетентності або порушення дисципліни згідно з національним законодавством, практикою та, доречно, колективними договорами;

- процедури, що забезпечують, наскільки можливо, щоб усі обов'язкові свідоцтва й документи, які подають при найманні на роботу, були чинними й не були придбані шляхом обману, а також щоб були перевірені рекомендації;

- процедури, що забезпечують, щоб прохання про одержання інформації або про консультації, що надходять від родин моряків, які перебувають у плаванні, задовольнялися швидко, доброзичливо й безкоштовно; та

- перевірку того, щоб умови праці на борту суден, на які вони працевлаштовують моряків, відповідали чинним колективним договорам, укладеним між судновласником і представницькою організацією моряків, а також проведення політики, відповідно до якої моряки направляються тільки тим судновласникам, які пропонують морякам умови зайнятості, відповідні чинному законодавству чи нормативно-правовим актам або колективним договорам.

На сьогоднішній день, нормативно-правові акти, які регулюють діяльність кріюінгових компаній, не містять вимог щодо апарату управління та персоналу служб набору і працевлаштування, які проводять діяльність з працевлаштування моряків. Тобто не береться до уваги специфіка роботи таких компаній, з урахуванням якої персонал повинен мати відповідні знання морського сектора економіки.

Крім того, немає вимог щодо вжиття заходів, які б по можливості забезпечували наявність у роботодавця засобів для захисту моряків від загрози бути залишеними в іноземних портах без засобів до існування.

Вищезазначена проблема справляє негативний вплив на громадян України, а саме українських моряків, внаслідок недостатнього соціального захисту прав та законних інтересів, які працевлаштовуються за кордон.

Основні групи (підгрупи) на які проблема справляє вплив:

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

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та потребує вирішення шляхом державного регулювання. Положення, викладені в проєкті регуляторного акта, мають загальнообов'язковий характер і не можуть затверджуватись локальними актами суб'єктів господарювання.

Розв'язати існуючу проблему можливо за умови прийняття зазначеного проєкту регуляторного акта, який визначає порядок діяльності суб'єктів господарювання, які надають послуги с посередництва у працевлаштуванні членів екіпажу, відповідає вимогам законодавства України та міжнародних стандартів у сфері морського та річкового транспорту.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття проєкту регуляторного акта є встановлення належних вимог щодо посередництва у працевлаштуванні за кордоном, удосконалення і приведення нормативно-правових актів у сфері морського та річкового транспорту, зайнятості моряків у відповідність із Конвенцією Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, що дозволить створити умови для підвищення соціального захисту моряків – громадян України, а для держави в цілому – забезпечить подальший сталий розвиток України як однієї із світових лідерів з підготовки високопрофесійних моряків.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Альтернативи визначені з урахуванням наданих пропозицій за результатами робочих зустрічей з представниками профспілкових організацій.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження існуючої нормативно-правової бази.	У такому випадку порядок організації діяльності суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні українських моряків не відповідатиме вимогам Конвенції міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками і, як наслідок, невиконання зобов'язань України, взятих за міжнародним договором.
Альтернатива 2 Відсутність державного регулювання діяльності посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон	Реалізація зазначеної альтернативи є неприйнятною, оскільки негативно вплине на якість наданих послуг з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, створить передумови для нелегального відтоку українських моряків з України.
Альтернатива 3	У разі прийняття проєкту наказу визначені цілі будуть досягнуті повною мірою, забезпечить дотримання вимог

Прийняття проекту регуляторного акта.	Конвенції Міжнародної організації праці 20036 року по працю в морському суднопластві, виконання зобов'язань за міжнародними договорами України. Регулювання ринку послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажу за кордон, і як наслідок, створення умов для забезпечення соціальних прав моряків.
---------------------------------------	--

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного законодавства	Вигоди відсутні, не сприятиме приведенню національного законодавства у відповідність із міжнародними договорами,	Бюджетні витрати не передбачаються
Альтернатива 2 Відсутність державного регулювання діяльності з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон	Вигоди відсутні	Бюджетні витрати не передбачаються
Альтернатива 3 Прийняття проекту регуляторного акта	Забезпечить дотримання вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві, виконання зобов'язань України за міжнародними договорами, Попередження шахрайства Офіційне працевлаштування громадян та надходження доходів від працевлаштування за кордоном.	Бюджетні витрати не передбачаються

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні

Альтернатива 2 Відсутність державного регулювання діяльності з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 3 Прийняття регуляторного акта	Покращення соціального захисту та створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, охорону здоров'я, медичне обслуговування тощо	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	-	260	200	460
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	-	57	43	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Вигоди відсутні, оскільки така ситуація призведе до дотримання вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, не виконання міжнародних зобов'язань України, взятих за міжнародними договорами.	Відсутні
Альтернатива 2 Відсутність державного регулювання діяльності з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон	Відсутні	Відсутні

Альтернатива 3 Прийняття регуляторного акта	Прийняття проекту регуляторного акта дозволить покращити імідж українських крьюінгових компаній на світовому ринку праці.	Витрати на отримання сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками (разова плата орієнтовно в розмірі одного прожиткового мінімуму, виходячи з розміру прожиткового мінімуму для працездатних осіб – на сьогоднішній день – 2027 грн)
--	---	---

Витрати суб'єктів господарювання великого і середнього бізнесу:

Оскільки суб'єкти господарської діяльності, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажу за кордоном, не є великими та середніми підприємствами, витрати для них не розраховувалися.

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 чинного регулювання	2	Чинна нормативна-правова база, яка регламентує відносини, що виникають при наданні послуг з посередництва у працевлаштуванні за кордоном не враховує особливості працевлаштування моряків, недостатньо забезпечує

		соціальний захист прав та законних інтересів громадян України. Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).
Альтернатива 2 Відсутність державного регулювання діяльності з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон	1	Відсутність державного регулювання (контролю) за діяльністю суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон може призвести до значного погіршення соціального і правового захисту моряків – громадян України
Альтернатива 3 Прийняття регуляторного акта	4	Дозволить підвищити рівень надання послуг у посередництві з працевлаштування українських моряків за кордон, кріюінгові компанії будуть відповідати установленим міжнародним стандартам. Цілі державного регулювання досягаються повною мірою

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Вигоди відсутні.	Бюджетні витрати відсутні. Прогнозовані сумарні витрати суб'єктів господарювання середнього великого та малого підприємства	У разі залишення існуючої ситуації без змін проблема продовжує існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети

		– витрати щодо сплати на отримання ліцензії.	
Альтернатива 2 Відсутність державного регулювання діяльності з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон	Вигоди відсутні		Реалізація альтернативи 2 обумовить відсутність правових механізмів державного регулювання за провадженням господарської діяльності надання послуг з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон
Альтернатива 3 Прийняття регуляторного акта	Високі, а саме: прийняття проекту регуляторного акта забезпечить дотримання вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками, виконання зобов'язань України, взятих за міжнародними договорами, підвищення якості послуг з посередництва у працевлаштуванні за кордон, і як наслідок, дотримання соціальних та трудових прав та законних інтересів	Прогнозовані бюджетні витрати на реалізацію регуляторного акта відсутні. Сумарні витрати суб'єктів господарювання середнього великого та малого підприємства на реалізацію регуляторного акта складатимуть витрати на отримання сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном вимогам Конвенції Міжнародної	Значений спосіб регулювання повністю відповідає вимогам законодавства України та міжнародним стандартам і є найбільш доцільним і ефективним що дає змогу повною мірою досягнути поставленої мети державного регулювання,

	українських моряків. Цілі досягнуті повною мірою	організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками	
--	--	---	--

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

Ефективність запропонованого регуляторного акта забезпечуватиметься встановленням вимог до суб'єктів господарювання, які надають послуг з посередництва у працевлаштуванні українських моряків за кордон.

Нововведенням є необхідність отримання сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками, який видається Державною службою морського та річкового транспорту України.

Суб'єкти господарювання, які пройшли сертифікацію та одержали сертифікат, включаються Морською адміністрацією до Реєстру суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном.

Державний нагляд за додержанням вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками суб'єктами господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном, здійснює Державна служба морського та річкового транспорту України.

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

Від впровадження проєкту регуляторного акту негативних наслідків не очікується.

Реалізація проєкту регуляторного акту не потребує додаткових витрат з державного бюджету України.

Розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва не проводився, у зв'язку здійсненням розрахунку витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємства згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємства), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 р. № 308 (додається).

Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання заплановані після офіційного опублікування проекту акта (орієнтовно III квартал 2020).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії нормативно-правового акта не обмежений у часі.

Термін набрання чинності регуляторним актом – через дванадцять місяців після дати реєстрації документа про ратифікацію Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками, у Генерального директора Міжнародного бюро праці.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта становитиме орієнтовно складають 932 420 грн.

2. Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта: крьюінгові компанії – 460.

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання стосовно основних положень регуляторного акта - високий, оскільки проект регуляторного акта розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України, Державної служби морського та річкового транспорту України .

4. Загальні витрати суб'єктів господарювання, які підпадають під дію регуляторного акта, – за перший рік – орієнтовно складають 932 420 тис. грн.

5. Час, що витрачається на суб'єктів господарювання, пов'язаний з виконанням акта, - постійно.

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

Відстеження результативності застосування цього регуляторного акта здійснюватиметься Державною службою морського та річкового транспорту України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності цим регуляторним актом шляхом опрацювання пропозицій від фізичних та юридичних осіб, які надходять до проекту регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюється через два роки після набрання чинності цим регуляторним актом, у результаті якого відбудеться порівняння показників базового та повторного відстежень.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта здійснюються раз на кожні три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

Проведення відстеження результативності цього регуляторного акта буде здійснюватись за допомогою статистичного методу та за допомогою статистичних даних.

У разі необхідності будуть вноситись додаткові зміни до регуляторного акта.

В. о. Голови Державної служби
морського та річкового транспорту
України

«_____» _____ 2020 року



Сергій ЗВЯГІНЦЕВ

Додаток до аналізу регуляторного впливу до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 про працю в морському судноплавстві, з поправками»

ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання.

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проводиться розробником у період з 01 грудня 2019 року по 30 липня 2020 року.

Порядковий номер	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прями (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1.	Розширена нарада за участю представників Міністерства інфраструктури, Державної служби морського та річкового транспорту України, профспілкових організацій	10	Проведено консультації щодо способів регулювання діяльності кріюінгових компаній
2.	Запит до Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України; Моніторинг переліку суб'єктів, які мають ліцензію з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, який ведеться Міністерством соціальної політики України	1	Отримання статистичних даних щодо кількості суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажу судна за кордоном

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 460 (одиниць), у тому числі мікропідприємництва 200 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 100 % (відсотків) (відповідно до таблиці "Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання".

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1.	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) ноутбук, 5 шт)	30 000	0	0
2.	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0	0	0
3.	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)	0	0	0
4.	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування): інтернет	80x12=960	960	4800
5.	Інші процедури (уточнити): витрати на отримання первинної інформації про вимоги регулювання	0	0	0
6.	Разом, гривень	30 960	960	4800
7.	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	460		
8.	Сумарно, гривень	14 241 600	14 241 600	14 246400
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	1 година x 29 = 29	0	0
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання	1 година x 29= 29	0	0
11.	Процедури офіційного звітування	0	0	0
12.	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0	0	0
13.	Інші процедури Витрати на отримання адміністративних послуг (сертифіката про відповідність вимогам Конвенції МОП 2006 про працю в морському судноплаванні)	2027 грн	0	0
14.	Разом, гривень	2085	0	0
15.	Кількість суб'єктів малого підприємства, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	460	0	0
16.	Сумарно, гривень	959 100	X	

*Враховуючи той факт, що для ознайомлення з новими вимогами, які передбачає обраний метод регулювання, суб'єкту господарювання, якій надає послуги з посередництва

у працевлаштуванні членів екіпажу судна за кордон (крюїнговій компанії), буде достатньо одноразово витратити час для ознайомлення із текстом нормативно-правового акта.

Для розрахунку витрат на отримання первинної інформації про вимоги регулювання застосовувалися:

1 год. часу - затрачені часові витрати одного суб'єкта господарювання мікро- та малого підприємства (крюїнгової компанії) на ознайомлення з текстом нормативно-правового акта.

29 грн. - вартість одного часу суб'єкта господарювання мікро- та малого підприємства.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємства відсутні з огляду на невелику кількість суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажу судна за кордон. Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу. Регулювання буде здійснювати Державна служба морського та річкового транспорту України в межах граничної чисельності працівників та обсягу видатків, передбачених на утримання центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємства, що виникають на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1.	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємства на виконання регулювання	30 960 грн	0
2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємства щодо виконання регулювання та звітування	2027 грн	0
3.	Сумарні витрати малого підприємства на виконання запланованого регулювання	2056 грн.	0
4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємства	X	X
5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	33 016 грн.	0

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємства щодо запропонованого регулювання у зв'язку із відсутністю витрат не передбачається.

Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками» (далі – проекти актів), який розроблено з метою виконання внутрішньодержавних процедур необхідних для ратифікації Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками.

Положення Конвенції спрямовані, перш за все на покращення соціального захисту та створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, охорону здоров'я, медичне обслуговування тощо.

Текст Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками розміщено на офіційному вебсайті Державної служби морського та річкового транспорту України <https://marad.gov.ua/> у розділі «Діяльність» – «Міжнародна діяльність».

Розробник проекту акта – Державна служба морського та річкового транспорту України.

Проект акта розміщено на офіційному вебсайті Державної служби морського та річкового транспорту України (<https://marad.gov.ua/>) у розділі «Для громадськості» – «Консультації з громадськістю».

Зауваження та пропозиції до проекту акта прохання надавати в письмовому вигляді на адресу Державної служби морського та річкового транспорту: вул. Преображенська 25, м. Київ, 03110 або в електронному вигляді на електронну адресу контактної особи: tdidkivska@marad.gov.ua (тел. (044) 294 69 35)

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту акта у письмовому та / або електронному вигляді.

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проекту акта	Пояснення змін
Кодекс законів про працю України (Відомості Верховної Ради УРСР, 1971 р., додаток до № 50, ст. 375)		
<p>Стаття 7. Особливості регулювання праці деяких категорій працівників</p> <p>Особливості регулювання праці осіб, які працюють у районах з особливими природними географічними і геологічними умовами та умовами підвищеного ризику для здоров'я, тимчасових і сезонних працівників, а також працівників, які працюють у фізичних осіб за трудовими договорами, додаткові (крім передбачених у статтях 37 і 41 цього Кодексу) підстави для припинення трудового договору деяких категорій працівників за певних умов (порушення встановлених правил прийняття на роботу та ін.) встановлюються законодавством.</p>	<p>Стаття 7. Особливості регулювання праці деяких категорій працівників</p> <p>Особливості регулювання праці осіб, які працюють у районах з особливими природними географічними і геологічними умовами та умовами підвищеного ризику для здоров'я, тимчасових і сезонних працівників, осіб, які є членами екіпажу морського торговельного судна, а також працівників, які працюють у фізичних осіб за трудовими договорами, додаткові (крім передбачених у статтях 37 і 41 цього Кодексу) підстави для припинення трудового договору деяких категорій працівників за певних умов (порушення встановлених правил прийняття на роботу та ін.) встановлюються законодавством.</p>	<p>Передбачається, що особливості регулювання праці осіб, які є членами екіпажу морського торговельного судна встановлюється Конвенцією Міжнародної організації праці про працю в морському судноплаванні, з поправками.</p>
Кодекс торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., № 47-52, ст. 349; 2006 р., № 22, ст. 184; 2009 р., № 24, ст. 299; 2010 р., № 30, ст. 394; 2014 р., № 6-7, ст. 80, 2014 р., № 8, ст. 88)		
<p>Стаття 3. Державне регулювання торговельного мореплавства</p> <p>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.</p>	<p>Стаття 3. Державне регулювання торговельного мореплавства</p> <p>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.</p>	<p>Після надання згоди Верховної Ради для на обов'язковість Конвенції Міжнародної організації праці про працю в морському судноплаванні, з поправками — вона стає частиною національного</p>

<p>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.</p> <p>Правила експлуатації риболовних суден затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибоного господарства.</p>	<p>Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, в межах своїх повноважень за участю заінтересованих центральних органів виконавчої влади забезпечує нормативно-правове регулювання торговельного мореплавства, виконання зобов'язань, передбачених міжнародними договорами України з питань мореплавства.</p> <p>Правила експлуатації риболовних суден затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибоного господарства.</p>	<p>законодавства, а її вимоги – обов'язкові для виконання.</p>
<p>Стаття 10. Державний нагляд за торговельним мореплаванням</p> <p>Державний нагляд за торговельним мореплаванням в Україні покладається на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавання і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною службою та підприємством, що надає лоцманські послуги.</p> <p>Відсутня.</p>	<p>Стаття 10. Державний нагляд за торговельним мореплаванням</p> <p>Державний нагляд за торговельним мореплаванням в Україні покладається на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавання і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною службою та підприємством, що надає лоцманські послуги.</p> <p>У випадках, встановлених міжнародними договорами України з питань мореплавства, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>

<p>....</p>	<p>транспорті, у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, може надавати звільнення від виконання вимог відповідних міжнародних договорів України до суден, що зареєстровані в Україні. Надання звільнень, що призводять до зниження рівня забезпечення безпеки мореллавства, безпеки судна, людей і вантажу, що перебувають на ньому, рівня запобігання забрудненню морського середовища, а також таких, що не передбачені міжнародними договорами забороняється.</p> <p>....</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 12. Відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства</p> <p>....</p> <p>Юридичні і фізичні особи, які порушили правила цієї статті, зобов'язані на вимогу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, здійснити в зазначений ним термін за власний рахунок знесення, перенесення або необхідні зміни будівель і споруд, що створюють перешкоди судноплавству або дії засобів навігаційного обладнання.</p>	<p>Стаття 12. Відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства</p> <p>....</p> <p>Юридичні і фізичні особи, які порушили правила цієї статті, зобов'язані на вимогу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, здійснити в зазначений ним термін за власний рахунок знесення, перенесення або необхідні зміни будівель і споруд, що створюють перешкоди судноплавству або дії засобів навігаційного обладнання.</p>	<p>Передбачено</p>
<p>Стаття 14. Колізійні норми</p> <p>Правила цього Кодексу, що містяться у зазначених нижче розділах і главах, застосовуються:</p> <p>1) у розділі II «Судно» (за винятком статті 40 цього Кодексу) і в розділі III «Екіпаж судна» - до суден, що зареєстровані в Україні;</p>	<p>Стаття 14. Колізійні норми</p> <p>Правила цього Кодексу, що містяться у зазначених нижче розділах і главах, застосовуються:</p> <p>1) у розділі II «Судно» (за винятком статті 40) та розділі III «Екіпаж судна» (за винятком частини другої статті 48) – до суден, що зареєстровані в Україні.</p>	<p>Передбачено</p> <p>положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками</p>

<p>...</p>	<p>Правила частини восьмої статті 52 цього Кодексу застосовуються до екіпажу судна, незалежно від прапора держави, під яким плаває судно;</p> <p>...</p>	
<p>Стаття 22. Технічний нагляд за морськими суднами</p> <p>Технічний нагляд за морськими суднами, незалежно від форм власності судна і його власника, та їх класифікація здійснюються класифікаційним товариством, обраним судновласником.</p> <p>Класифікаційне товариство здійснює технічний нагляд за:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) пасажирськими, наливними суднами, суднами, призначеними для перевезень небезпечних вантажів, а також буксирами незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості; 2) самохідними суднами, не зазначеними в пункті 1 цієї статті, з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше; 3) суднами, не зазначеними в пунктах 1 і 2 цієї статті, валовою місткістю 80 одиниць і більше. <p>Технічний нагляд за суднами, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, залежно від валової місткості та потужності головного двигуна здійснюється в порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.</p> <p>Нагляд за виконанням на судах вимог міжнародних договорів України здійснюється класифікаційним товариством за дорученням Кабінету Міністрів України.</p>	<p>Стаття 22. Класифікація суден. Конвенційна сертифікація. Визнані організації:</p> <p>Класифікація та підтримання класу морських суден здійснюється класифікаційним товариством, обраним судновласником, яке є визнаним відповідно до порядку, визначеного частиною четвертою цієї статті.</p> <p>Нагляд за виконанням на судах вимог, встановлених міжнародними договорами України у сфері торговельного морелавства із видачею відповідних судових документів (конвенційна сертифікація), здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або визнаною організацією, обраною судновласником, відповідно до наданих їй повноважень.</p> <p>Визнаною організацією є суб'єкт господарювання, який має визнання відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства у сфері торговельного морелавства і діє на підставі двосторонніх угод про делегування повноважень щодо надання послуг з конвенційної сертифікації суден, зареєстрованих в Україні, укладених між ним та центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту, і яка уповноважена здійснювати огляди суден, видавати судові свідоцтва передбачені міжнародними договорами України та надавати інші послуги від імені Уряду України, відповідно до міжнародних</p>	

	<p>договорів України у сфері торговельного мореплавства.</p> <p>Порядок визнання організації, критерії відбору, контролю (нагляд) на відповідність визнаних організації вимогам, встановленим національним та міжнародним законодавством, вимоги до них, порядок укладення з ними угод, типові форма цієї угоди, затверджується Кабінетом Міністрів України з урахуванням міжнародних договорів України.</p> <p>Контроль (нагляд) на відповідність визнаних організації вимогам, встановленим національним та міжнародним законодавством, а також моніторинг їх діяльності здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.</p>	
<p>Стаття 28. Судновий патент, судновий білет</p> <p>Ресстрація судна у Державному судновому реєстрі України засвідчується свідомством про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а ресстрація у Судновій книзі України - судновим білетом.</p> <p>За ресстрацію судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України і будь-яких подальших змін раніше зроблених записів у них про зареєстроване судно стягується збір, порядок справляння та розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p>	<p>Стаття 28. Судновий патент, судновий білет</p> <p>Ресстрація судна у Державному судновому реєстрі України засвідчується свідомством про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а ресстрація у Судновій книзі України - судновим білетом.</p> <p>За ресстрацію судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України і будь-яких подальших змін раніше зроблених записів у них про зареєстроване судно стягується збір, порядок справляння та розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 34. Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України</p>	<p>Стаття 34. Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом</p>

<p>Якщо власник українського судна передає його за бербоут-чартером іноземній фізичній або юридичній особі, то це судно за згодою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), може тимчасово втрачати право плавання під Державним прапором України за умови, що:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) законодавство цієї іноземної держави не забороняє зміну прапора; 2) власник судна згоден на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави; 3) заставодержателі зареєстрованих застав судна згодні на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави. 	<p>Якщо власник українського судна передає його за бербоут-чартером іноземній фізичній або юридичній особі, то це судно за згодою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту (центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), може тимчасово втрачати право плавання під Державним прапором України за умови, що:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) законодавство цієї іноземної держави не забороняє зміну прапора; 2) власник судна згоден на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави; 3) заставодержателі зареєстрованих застав судна згодні на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави. 	<p>України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 35. Суднові документи</p> <p>Судно повинно мати такі основні суднові документи: свідцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент); свідцтво про право власності на судно; класифікаційне свідцтво; обмірне свідцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства); свідцтво про мінімальний склад екіпажу; список осіб суднового екіпажу (суднова роль); список пасажирів, що перебувають на судні; судновий журнал; машинний журнал (для суден з механічним двигуном); санітарний журнал; суднове санітарне свідцтво; пасажирське свідцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів;</p>	<p>Стаття 35. Суднові документи</p> <p>На судні повинні бути такі суднові документи: свідцтво про право власності на судно; свідцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент); класифікаційне свідцтво; обмірне свідцтво (для суден довжиною 24 метри і більше); свідцтво про мінімальний склад екіпажу; пасажирське свідцтво (для пасажирських суден); суднова роль (список осіб суднового екіпажу); список пасажирів, що перебувають на судні (за наявності); судновий журнал; машинний журнал (для суден з механічним двигуном);</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками, (Стаття V, Правило 5.1.3)</p>

<p>дозвіл на право користування судновою радіостанцією, журнал (шоденник радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку;</p> <p>світлоптово про вантажну марку, якщо судно використовується для цілей, передбачених пунктами 1, 3 частини першої статті 15 цього Кодексу;</p> <p>журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря.</p> <p>Список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, судновий радіо- і машинний журнали ведуться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, а на риболовних судах - центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.</p> <p>Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я.</p> <p>Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених у абзацах другого і третьому частини першої цієї статті, повинні мати судновий білет.</p> <p>Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.</p>	<p>журнал безперервної реєстрації історії судна; санітарний журнал; суднове санітарне світлоптово;</p> <p>дозвіл на право користування судновою радіостанцією;</p> <p>світлоптово про вантажну марку, якщо судно використовується для цілей, передбачених пунктами 1, 3 частини першої статті 15 цього Кодексу;</p> <p>журнали та (або) інші документи, що стосуються реєстрації операцій зі шкідливими речовинами та сумішами на судах;</p> <p>Суднова роль, список пасажирів, судновий і машинний журнали ведуться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а на риболовних судах - центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден.</p> <p>Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони та використання водних біоресурсів, регулювання рибальства, безпеки мореплавства риболовних суден.</p> <p>Реєстрація операцій зі шкідливими речовинами та сумішами на судах, здійснюється за правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, відповідно до вимог міжнародних договорів України.</p> <p>Журнал безперервної реєстрації судна вистається в порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та</p>	
---	--	--

	<p>реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.</p> <p>Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я.</p> <p>Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених в абзацах другому і третьому частини першої цієї статті, повинні мати судновий білет.</p> <p>На судні, яке здійснює міжнародні рейси (перевезення), повинні також бути в наявності документи, передбачені міжнародними договорами України, а на судні валовою місткістю 500 одиниць та більше (крім риболовних суден) також мають бути Судноцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні разом з доданою до нього Декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплаванні.</p>	
<p>Стаття 38. Органи, що видають суднові документи</p> <p>Свидноцтво про право плавання під Державним прапором України і свидноцтво про право власності на судно видаються капітаном порту, в якому судно зареєстроване у Державному судновому реєстрі України. Судновий білет видає орган, що зареєстрував судно у Судновій книзі України.</p> <p>Свидноцтво про придатність до плавання, обмірне свидноцтво, пасажирське свидноцтво, свидноцтво про вантажну марку, свидноцтво про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також інші</p>	<p>Стаття 38. Органи, що видають суднові документи</p> <p>Свидноцтво про право плавання під Державним прапором України і свидноцтво про право власності на судно видаються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, який реєструє судно у Державному судновому реєстрі України. Судновий білет видає орган, що зареєстрував судно у Судновій книзі України.</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації морському судноплаванні, з поправками. (Правило 5.1.3)</p>

суднові документи, що передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки мореплавства, видає класифікаційне товариство за дорученням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

З дозволу класифікаційного товариства окремі категорії суден можуть не мати обмірного свідчення або свідчення про вантажну марку.

Дозвіл на право експлуатації суднової радіостанції видається національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації.

За видачу судових документів, зазначених у статтях 35 і 37 цього Кодексу, справляються збори, порядок та розмір яких встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.

Свідчення про придатність до плавання, обмірне свідчення, пасажирське свідчення, свідчення про вантажну марку, свідчення про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також інші судові документи, що передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки мореплавства, видає центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або, за його дорученням визнана організація.

Окремі категорії суден можуть не мати обмірного свідчення або свідчення про вантажну марку відповідно до міжнародних договорів України.

Свідчення про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні, а також журнал безперервної реєстрації історії судна видає центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або, за його дорученням визнана організація.

У Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплаванні, що є додатком до Свідчення про відповідність трудовим нормам, видається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту або за його дорученням визнана організація:

частина I заповнюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту;

частина II заповнюється судновласником та засвідчується центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського

	<p>та річкового транспорту, або за його дорученням визаною організацією.</p> <p>Дозвіл на право експлуатації суднової радіостанції видається Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації.</p> <p>За видачу суднових документів, зазначених у статтях 35 і 37 цього Кодексу, справляються збори, порядок та розмір яких встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p>	
<p>Стаття 40 Визнання суднових документів іноземних суден</p> <p>Визнання обмірного свідчення, пасажирського свідчення, дозволу на право користування судновою радіостанцією, свідчення про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, свідчення про вантажну марку судна, що плаває під іноземним прапором і заходить в порти України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України.</p> <p>Судно, що плаває під прапором іноземної держави і не має при заходженні в порти України документів, вказаних у частині першій цієї статті, підлягає обов'язковому огляду з визначеним місткості, пасажиромісткості, найменшої висоти надводного борту та огляду його радіостанції на тих же підставах, що й судна, які плавають під державним прапором України.</p> <p>У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України, незалежно від наявності відповідних документів, воно</p>	<p>Стаття 40 Визнання суднових документів іноземних суден</p> <p>Визнання суднових документів судна, що плаває під прапором іноземної держави і заходить у територіальне море, внутрішні води або акваторії морських портів України здійснюється на підставі міжнародних договорів України.</p> <p>Судно, що плаває під прапором іноземної держави і не має при заходженні у територіальне море, внутрішні води, акваторії морських портів України суднових документів, передбачених міжнародними договорами України, підлягає обов'язковому огляду в порядку встановленому статтею 90 цього Кодексу.</p>	<p>Передачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Правило 5.1.4)</p>
<p>У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України, незалежно від наявності відповідних документів, воно</p>	<p>Виключити.</p>	

може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

Стаття 48. Правове становище екіпажу судна

Правове становище екіпажу судна, що плаває під прапором України, а також відносини між членами екіпажу, які беруть участь в експлуатації цього судна, між членами екіпажу цього судна і судновласником визначаються чинним законодавством України.

Відносини, зазначені у частині першій цієї статті, що виникають на судні, яке знаходиться в територіальному морі та внутрішніх водах України і плаває під прапором іншої держави, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України.

Стаття 50. Мінімальний склад екіпажу

Мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, встановлюється **центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту** (центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 48. Правове становище екіпажу судна

Правове становище екіпажу судна, що плаває під Державним Прапором України, відносини між членами екіпажу, а також між членами екіпажу цього судна і судновласником регулюються законодавством України.

Правила, встановлені в частинах п'ятій і шостій статті 52, частинах третій – десятій статті 54, в абзаци сьомому частини четвертої і частині шостій статті 54¹, в статті 54², частині сьомій статті 55, частинах другій – восьмій статті 57 цього Кодексу, не поширюються на екіпажі риболовних суден.

Відносини, зазначені у частині першій цієї статті, що виникають на судні, яке плаває під прапором іноземної держави та перебуває в територіальному морі або внутрішніх водах України, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України.

Стаття 50. Мінімальний склад екіпажу

Мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, встановлюється **центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах морського та річкового транспорту** (центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України.

Передбачено

положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Стаття II)

Приведення у

відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»

<p>Стаття 52. Вимоги до стану здоров'я членів екіпажу</p> <p>До роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність особи для роботи на судні за станом здоров'я надається закладом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, відповідно до правил, установлених цим органом</p>	<p>Стаття 52. Вимоги до віку, стану здоров'я та медичного обслуговування членів екіпажу</p> <p>Не допускається прийняття на роботу на судні осіб, які не досягли вісімнадцятирічного віку. Особи віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які навчаються у закладах професійної (професійно-технічної) освіти, можуть залучатися до роботи на судні для проходження виробничого навчання та практики, але не більш як на чотири години протягом дня.</p> <p>До роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність особи для роботи на судні за станом здоров'я (медичне свідоцтво моряка) надається закладами охорони здоров'я в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я. Перелік закладів охорони здоров'я, які проведуть обов'язкові медичні огляди та надають медичне свідоцтво моряка, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я.</p> <p>Судна забезпечуються судновою аптечкою, медичними обладнанням, довідником і посібником, склад і зміст яких визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, з урахуванням міжнародних договорів.</p> <p>На судах має зберігатися в актуальному стані повний перелік служб пошуку і рятівання, які надають медичну консультацію, що оприлюднюється Міжнародною морською організацією.</p>	<p>Передбачено положеннями Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві, з поправками (Керівний принцип В1.1)</p> <p>Конвенції організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві, з поправками (Керівний принцип В1.1)</p>
---	---	---

	<p>До складу екіпажу судна, яке має на борту 100 або більше моряків та здійснює міжнародні перевезення тривалістю більше трьох днів, обов'язково входить судновий лікар, який надає медичну допомогу з додержанням ліцензійних умов провадження господарської діяльності з медичної практики.</p> <p>До складу екіпажу суден, не зазначених у частині п'ятій цієї статті, повинен входити принаймні один член екіпажу, який не має медичної освіти, але задовільно завершив курс підготовки, що відповідає вимогам Правил УІ/4 Міжнародної конвенції про підготовку, дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, в тому числі, повинен володіти навичками щодо користування медичними довідником і посібником судна, а також медичним розділом Міжнародного кодексу сигналів Міжнародної морської організації.</p> <p>Медичне обслуговування членів екіпажу на судні забезпечується в порядку, затвердженому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, а на березі в порядку встановленому законодавством.</p> <p>Членам екіпажу судна, які перебувають у невідкладному стані та потребують екстреної медичної допомоги або надання інших видів медичної допомоги, (вторинна (спеціалізована), третинна (високоспеціалізована), паліативна, медична реабілітація) забезпечується безперешкодний доступ до розташованих на березі закладів охорони здоров'я.</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському</p>
<p>Стаття 54. Трудові відносини на судні Порядок прийняття на роботу суднового екіпажу, їх права і обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а</p>	<p>Стаття 54. Наймання членів екіпажу судна. Трудові відносини на судні Порядок наймання та прийняття на роботу членів екіпажу судна, їх права і обов'язки, умови роботи на</p>	

<p>також порядок і підстави звільнення регулюються законодавством України, цим Кодексом, статутами служби на морських і риболовних суднах, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами).</p> <p>Статут служби на морських суднах затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, Статут служби на риболовних суднах - центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки морськострої суден флоту рибного господарства.</p>	<p>судні та оплати праці, соціально-побутового і медичного обслуговування на морі та в порту, порядок і підстави їх звільнення регулюються законодавством України, цим Кодексом, міжнародними договорами, колективними угодами, норми яких є обов'язковими відповідно до сфери їх дії, колективними договорами і трудовими договорами (контрактами).</p> <p>Судновласник або його представник наймає членів екіпажу судна безпосередньо або через територіальні органи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, чи суб'єкта господарювання, який надає послуги з посередництва у працевлаштуванні.</p> <p>Послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном, що надаються суб'єктами господарювання, які в установленому законом порядку одержали право на провадження діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, підлягають сертифікації на відповідність вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками.</p> <p>Видача сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками (далі – сертифікат) здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту на оплатній основі за заявами суб'єктів господарювання.</p> <p>Порядок видачі сертифіката, його форма і строк дії, перелік документів, що подаються для</p>	<p>судноплаванні, з поправками (Правило 1.4)</p>
--	---	--

одержання сертифіката визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції.

Рішення про видачу або відмову у видачі сертифіката приймається протягом тридцяти днів після надходження заяви суб'єкта господарювання з необхідними для видачі сертифіката документами у порядку встановленому законодавством.

Підставою для відмови у видачі сертифіката є:
подання суб'єктом господарювання необхідних документів не в повному обсязі;

виявлення недостовірності даних, що містяться у документах, поданих суб'єктом господарювання для одержання сертифіката;

невідповідність послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордон, що надаються суб'єктом господарювання, вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками.

Суб'єкти господарювання, які пройшли сертифікацію та одержали сертифікат, включаються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту до Реєстру суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном (далі – Реєстр).

Порядок ведення Реєстру визначається центральним органом виконавчої влади, що

	<p>забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції.</p> <p>Підставою для анулювання сертифіката та виключення суб'єкта господарювання з Реєстру є недотримання вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками.</p> <p>Державний нагляд за додержанням вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками суб'єктами господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном, здійснює центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.</p> <p>Гранична вартість адміністративної послуги за видачу сертифіката відповідності послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками становить один прожитковий мінімум, встановлений для працездатних осіб на 01 січня календарного року.</p>	
Відсутня	<p>Стаття 54¹. Трудовий договір (контракт) з членом екіпажу судна</p> <p>Судновласник або уповноважена ним особа приймає на роботу члена екіпажу судна шляхом укладення з ним трудового договору (контракту).</p> <p>Трудовий договір (контракт) з членом екіпажу судна укладається в письмовій формі у двох</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Правило 2.2)</p>

примірниках, один з яких зберігається у члена екіпажу судна, інший – у судновласника.

Умови Трудового договору (контракту), що підтримують становище члена екіпажу судна порівняно зі становищем, передбаченим законодавством України, міжнародним договором, колективним договором, є нікчемними.

У трудовому договорі (контракті) обов'язково зазначаються:

прізвище та ім'я особи моряка, дата та місце народження;

найменування та місцезнаходження судновласника, найменування та місцезнаходження уповноваженої особи, у разі укладення трудового договору (контракту) уповноваженою судновласником особою;

місце і дата укладення;

посада, на яку приймається член екіпажу судна;

права і обов'язки сторін;

умови оплати праці та матеріального забезпечення, в тому числі розмір, порядок і строки виплати заробітної плати, інших заохочувальних, компенсаційних і гарантійних виплат, підстави, згідно з якими можуть провадитися відрахування із заробітної плати у випадках, передбачених законодавством, порядок повідомлення про розмір оплати праці при кожній виплаті заробітної плати;

умови виплати судновласником договірної компенсації у зв'язку з втратою працездатності або смертю члена екіпажу судна внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання;

порядок організації праці, режими робочого часу і часу відпочинку, тривалість та розмір оплати

	<p>щорічної (основної та додаткової) оплачуваної відпустки;</p> <p>умови роботи і проживання, соціально-побутового та медичного обслуговування, інші соціальні послуги на судні і в порту;</p> <p>умови репатріації члена екіпажу судна;</p> <p>відповідальність сторін, в тому числі, відповідальність судновласника щодо виплати допомоги члену екіпажу судна у зв'язку з тимчасовою непрацездатністю, втратою працездатності внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання;</p> <p>порядок зміни умов трудового договору (контракту);</p> <p>строк дії трудового договору (контракту), підстави його припинення та розірвання.</p> <p>На судні мають зберігатися копії трудових договорів (контрактів) з членами екіпажу судна, колективного договору. Положення колективного договору, які підлягають інспектуванню під час здійснення контролю державою порту мають містити переклад на англійську мову (крім суден внутрішнього плавання).</p> <p>Судновласник або уповноважена ним особа зобов'язані ознайомлювати члена екіпажу судна з колективним договором, змінами і доповненнями до нього.</p> <p>Трудовий договір (контракт) з членом екіпажу судна зазначається чинним, доки моряк перебуває в полоні на борту судна або перебуває у іншому місці внаслідок актів піратства або збройного пограбування суден, незалежно від того, чи пройшла дата, визначена для його закінчення, або від того, чи</p>	
--	---	--

	завирила будь-яка із сторін про призупинення або припинення його дії.	
<p>Відсутня</p>	<p>Стаття 54². Послужна книжка моряка Члену екіпажу судна оформляється послужна книжка моряка, до якої вносяться відомості про його трудову діяльність на судні. До послужної книжки моряка не можуть вноситися відомості про оцінку роботи, застосовані стягнення та розмір заробітної плати члена екіпажу судна. Порядок ведення і зразок послужної книжки моряка затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері праці, зайнятості населення та трудової міграції.</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Керівний принцип В2.1.1)</p>
<p>Стаття 55. Репатріація членів екіпажу</p> <p>Репатріація за рахунок судновласника здійснюється у таких випадках:</p> <ul style="list-style-type: none"> у разі звільнення з ініціативи власника або уповноваженого ним органу; у разі захворювання і травми; у разі загибелі судна; <p>якщо судновласник не може виконувати свої обов'язки, що випливають з чинного законодавства України, договору (контракту).</p> <p>Судновласник репатріює моряка в порт, зазначений у контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності - в порт прийняття на роботу. Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати на репатріацію в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), оплату</p>	<p>Стаття 55. Репатріація членів екіпажу судна</p> <p>Репатріація за рахунок судновласника здійснюється у таких випадках:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) у разі закінчення строку дії трудового договору (контракту) під час перебування судна за межами України; 2) у разі звільнення з ініціативи судновласника або уповноваженої ним особи; 3) у разі захворювання або травми; 4) у разі відмови члена екіпажу судна продовжувати виконання трудових обов'язків на судні, яке прямує у зону бойових дій; 5) у разі загибелі судна; 6) якщо судновласник не може виконувати свої обов'язки, що випливають із законодавства України, 	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Правило 2.5, Стандарт А2.5.1)</p>

<p>проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, коли моряк не буде транспортабельним).</p> <p>Якщо судновласник не може організувати репатріацію і оплатити витрати, ці обов'язки виконують уповноважені на те Кабінетом Міністрів України органи з подальшим стягненням ними з судновласника понесених затрат в безакцептному порядку.</p>	<p>колективного договору, трудового договору (контракту).</p>	
<p>Судновласник за вибором члена екіпажу судна репатріює його у порт, зазначений у колективному або трудовому договорі (контракті), або в порт, в якому члена екіпажу судна було прийнято на роботу.</p> <p>Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати на репатріацію в обсязі видатків на:</p> <p>проїзд (як правило, літаком) до місця репатріації; проживання і харчування;</p> <p>виплату заробітної плати і допомоги, якщо це передбачено законодавством, колективним або трудовим договором (контрактом);</p> <p>перевезення багажу вагою не менше ніж 30 кг; надання медичної допомоги члену екіпажу судна до того часу, поки він не буде транспортабельним.</p> <p>Період репатріації, починаючи з моменту виникнення підстави для репатріації і до моменту прибуття члена екіпажу судна у місце репатріації, при визначенні тривалості щорічної оплачуваної відпустки члена екіпажу судна не враховується.</p> <p>Відшкодування витрат на репатріацію шляхом здійснення членом екіпажу судна авансових або інших платежів, або шляхом проведення відрахувань із заробітної плати члена екіпажу судна, крім випадку, коли репатріація здійснюється на підставі пункту 3 частини першої цієї статті у зв'язку з порушенням членом екіпажу судна обов'язків, покладених на нього трудовим договором (контрактом) або правилами внутрішнього трудового розпорядку, забороняється.</p> <p>Якщо судновласник не може організувати репатріацію або оплатити витрати, пов'язані з репатріацією членів екіпажу судна, виконання цих обов'язків забезпечує держава через закордонні</p>	<p>Судновласник за вибором члена екіпажу судна репатріює його у порт, зазначений у колективному або трудовому договорі (контракті), або в порт, в якому члена екіпажу судна було прийнято на роботу.</p> <p>Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати на репатріацію в обсязі видатків на:</p> <p>проїзд (як правило, літаком) до місця репатріації; проживання і харчування;</p> <p>виплату заробітної плати і допомоги, якщо це передбачено законодавством, колективним або трудовим договором (контрактом);</p> <p>перевезення багажу вагою не менше ніж 30 кг; надання медичної допомоги члену екіпажу судна до того часу, поки він не буде транспортабельним.</p> <p>Період репатріації, починаючи з моменту виникнення підстави для репатріації і до моменту прибуття члена екіпажу судна у місце репатріації, при визначенні тривалості щорічної оплачуваної відпустки члена екіпажу судна не враховується.</p> <p>Відшкодування витрат на репатріацію шляхом здійснення членом екіпажу судна авансових або інших платежів, або шляхом проведення відрахувань із заробітної плати члена екіпажу судна, крім випадку, коли репатріація здійснюється на підставі пункту 3 частини першої цієї статті у зв'язку з порушенням членом екіпажу судна обов'язків, покладених на нього трудовим договором (контрактом) або правилами внутрішнього трудового розпорядку, забороняється.</p> <p>Якщо судновласник не може організувати репатріацію або оплатити витрати, пов'язані з репатріацією членів екіпажу судна, виконання цих обов'язків забезпечує держава через закордонні</p>	

	<p>дипломатичні установи України з подальшим стягненням із судновласника понесених витрат у порядку регресу.</p> <p>На судні, що здійснює міжнародні перевезення, повинні зберігатися акти законодавства України, якими регламентуються питання ренатриції членів екіпажу судна, згідно з переліком, визначеним центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Такі акти повинні бути доступними для ознайомлення також у перекладі англійською мовою.</p>	
<p>Стаття 56. Особисте майно членів суднового екіпажу Член суднового екіпажу має право перевозити на судні майно, призначене для особистого користування.</p> <p>У разі втрати або пошкодження цього майна внаслідок аварійної морської події судновласник повинен відшкодувати членові суднового екіпажу заповідні збитки виходячи з діючих цін на майно такого ж роду і якості.</p> <p>Не підлягає відшкодуванню вартість майна членів екіпажу, які винні в аварійній морській події.</p>	<p>Стаття 56. Особисте майно членів суднового екіпажу Член суднового екіпажу має право перевозити на судні майно, призначене для особистого користування.</p> <p>У разі втрати або пошкодження цього майна внаслідок аварійної морської події судновласник повинен відшкодувати членові суднового екіпажу заповідні збитки виходячи з діючих цін на майно такого ж роду і якості.</p> <p>Не підлягає відшкодуванню вартість майна членів екіпажу, які винні в аварійній морській події.</p> <p>Особисте майно члена екіпажу, який залишив судно у зв'язку з хворобою, травмою або внаслідок смерті, підлягає зберіганню та поверненню у схоронності власнику, його законному представнику або його спадкоємцям.</p> <p>Перевезення на судні майна, не призначеного для особистого користування, без дозволу судновласника не допускається. Член екіпажу, який перевозить таке майно, повинен відшкодувати судновласникові заповідні у зв'язку з цим збитки.</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Правило 4.2, Стандарт А4.2.)</p>

Перевезення на судні майна, не призначеного для особистого користування, без дозволу судновласника не допускається. Член екіпажу, який перевозить таке майно, повинен відшкодувати судновласникові заповідні у зв'язку з цим збитки.

<p>Стаття 57. Обов'язки судновласника</p> <p>Судновласник судна відповідно до Правил, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, і центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства (для риболовного судна), забезпечує:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) безпечні умови і режим праці на судні; 2) охорону здоров'я членів екіпажу і обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням; 3) постачання продовольства і води в достатній кількості і належної якості; 4) належні суднові приміщення. <p>Мінімальні норми, що забезпечують власники торговельних суден, не можуть бути нижче рівня, встановленого міжнародними договорами, в яких бере участь Україна.</p>	<p>Стаття 57. Обов'язки і відповідальність судновласника</p> <p>Судновласник відповідно до вимог, встановлених центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я забезпечує:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) безпечні умови і режим праці на судні; 2) охорону здоров'я членів екіпажу та обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням; 3) всебічне побутове обслуговування та сприятливі умови для відпочинку на судні; 4) безоплатне в достатній кількості та належної якості постачання харчових продуктів і прісної води, харчування і столове обслуговування; 5) належні суднові (житлові) приміщення. <p>Капітан судна або під його керівництвом інша уповноважена судновласником особа регулярно проводить перевірки відповідності умов праці та обслуговування членів екіпажу судна вимогам законодавства і міжнародних договорів України. За результатами таких перевірок складаються відповідні акти, які направляються судновласнику для вжиття заходів щодо усунення виявлених недоліків, а також надаються уповноваженим державним органам на їх вимогу для здійснення контролю.</p> <p>Члени екіпажу можуть подавати капітану судна та судновласнику скарги про порушення на судні встановлених законодавством і міжнародними договорами України, в тому числі Конвенцією Міжнародної організації праці 2006 року про працю</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Правило 4.2, Стандарт А4.2.)</p>
--	---	--

У морському суднопластві, з поправками, вимог до умов праці та обслуговування членів екіпажу судна. Порядок подання і розгляду скарг на судні та на березі визначається судновласником.

Подання скарги капітану судна або судновласнику не позбавляє члена екіпажу права звернутися із заявою про відповідне порушення до органів, які здійснюють державний нагляд (контроль) у відповідних сферах, або до суду у порядку, передбаченому законодавством.

Кожен член екіпажу судна забезпечується примірником такого порядку

Судновласник несе відповідальність за фінансування витрат члена екіпажу судна, пов'язаних з тимчасовою втратою праездатності або постійною втратою праездатності чи смертю члена екіпажу судна внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання. Фінансування здійснюється судновласником шляхом виплати членові екіпажу судна у порядку та розмірах, встановлених законодавством України, колективним договором, трудовим договором (контрактом) з членом екіпажу судна:

1) допомогти на оплату медичного обслуговування, у тому числі лікування, придбання лікарських засобів, медичних виробів, перебування та харчування в закладах охорони здоров'я, – починаючи з першого дня непраездатності за весь період до відновлення праездатності або встановлення стійкої ступеня втрати професійної праездатності, або до моменту, з якого член екіпажу судна має можливість одержувати матеріальне забезпечення та соціальні послуги за загальнообов'язковим державним соціальним

	<p>страхуванням, залежно від того, який з цих моментів настане раніше;</p>	
	<p>2) допомоги у формі матеріального забезпечення, яке компенсує втрату заробітної плати:</p>	
	<p>повністю – починаючи з першого дня</p>	
	<p>непрацездатності за весь період протипом</p>	
	<p>перебування на судні або до моменту прибуття члена</p>	
	<p>екіпажу судна у місці репатріації;</p>	
	<p>повністю або частково – з моменту списання з</p>	
	<p>судна або репатріації у зв'язку з непрацездатністю за</p>	
	<p>весь період до відновлення працездатності або до</p>	
	<p>моменту, з якого член екіпажу судна має можливість</p>	
	<p>одержувати матеріальне забезпечення та соціальні</p>	
	<p>послуги за загальнообов'язковим державним</p>	
	<p>соціальним страхуванням, залежно від того, який з</p>	
	<p>цих моментів настане раніше;</p>	
	<p>3) допомоги на поховання у разі смерті члена</p>	
	<p>екіпажу судна у період перебування в трудових</p>	
	<p>відносинах із судновласником;</p>	
	<p>4) договірної компенсації у формі одноразової</p>	
	<p>грошової виплати у зв'язку з втратою</p>	
	<p>працездатності або смертю члена екіпажу судна</p>	
	<p>внаслідок нещасного випадку під час виконання</p>	
	<p>трудових обов'язків або професійного</p>	
	<p>захворювання, розмір якої не менше ніж 36 місячних</p>	
	<p>заробітних плат члена екіпажу у разі втрати</p>	
	<p>працездатності та не менше 60 місячних заробітних</p>	
	<p>плат – у разі смерті члена екіпажу.</p>	
	<p>Судновласник звільняється від обов'язку щодо</p>	
	<p>фінансування витрат члена екіпажу судна,</p>	
	<p>зазначених у частині шостій цієї статті:</p>	
	<p>1) у разі одержання членом екіпажу судна травми,</p>	
	<p>що не пов'язана з виконання його трудових</p>	
	<p>обов'язків;</p>	

	<p>2) у разі одержання членом екіпажу судна травм або його захворювання внаслідок алкогольного, наркотичного, токсичного сп'яніння або дій, пов'язаних з таким сп'янінням, або при вчиненні ним злочину;</p> <p>3) у разі навмисного приховування членом екіпажу судна під час прийняття на роботу захворювання або фізичної вади, що визначають ступінь його придатності для роботи на судні.</p> <p>До відповідальності судновласника, що визначена в абзаці третьому пункту 2 частини шостої цієї статті, застосовуються межі відповідальності, передбачені у статті 352 цього Кодексу.</p> <p>Судновласник має право на фінансування допомоги, передбаченої пунктом 3 частини шостої цієї статті, за рахунок коштів Фонду соціального страхування України в порядку, визначеному Законом України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування».</p>	
<p>Стаття 58. Управління судном</p> <p>...</p> <p>Під час аварійних морських подій з судном, а також у разі зникнення, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заповідання травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікування.</p>	<p>Стаття 58. Управління судном</p> <p>...</p> <p>Під час аварійних морських подій із судном, а також у разі псування, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заповідання травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому законодавством, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікації у порядку, передбаченому</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Правило 5.1.6)</p>

	<p>Положенням про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.</p>	
<p>Стаття 90. Контрольний огляд судна</p> <p>Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю з метою перевірки суднових документів, установлення відповідності судновим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового екіпажу.</p> <p>У разі відсутності суднових документів або наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства, особа, уповноважена центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства), може провести його огляд.</p> <p>З метою перевірки та усунення недоліків, що перешкоджають видачі дозволу на вихід судна з порту, особою, уповноваженою центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства), може бути проведено контрольний огляд судна.</p> <p>Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.</p>	<p>Стаття 90. Контрольний огляд судна</p> <p>Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю з метою перевірки суднових документів, установлення відповідності судновим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового екіпажу.</p> <p>У разі відсутності суднових документів або наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства, особа, уповноважена центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства), може провести його огляд.</p> <p>З метою перевірки та усунення недоліків, що перешкоджають видачі дозволу на вихід судна з порту, особою, уповноваженою центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства), може бути проведено контрольний огляд судна.</p> <p>Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Стандарт А5.2.1)</p>

	<p>морського та річкового транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.</p>	
<p>Стаття 91. Заборона на вихід судна з морського порту</p> <p>Кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту.</p> <p>Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі:</p> <p>а) непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження, постанання, комплектування екіпажу і наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;</p> <p>б) порушення вимог до суднових документів;</p> <p>в) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів;</p> <p>г) рішення уповноважених законодавством державних органів (органів доходів і зборів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, та прикордонної служби).</p> <p>Капітан морського порту може затримати судно на підставах, зазначених у частині другій цієї статті, до усунення виявлених за результатами контролю недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів чи інших платежів.</p>	<p>Стаття 91. Заборона на вихід судна з морського порту</p> <p>Кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту.</p> <p>Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі:</p> <p>а) непридатності судна до плавання, порушення встановлених законодавством і міжнародними договорами України вимог щодо його завантаження, постанання, комплектування екіпажу, умов праці та обслуговування членів екіпажу на судні, наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;</p> <p>б) порушення вимог до суднових документів;</p> <p>в) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів;</p> <p>г) рішення уповноважених законодавством державних органів (органів доходів і зборів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, та прикордонної служби).</p> <p>Капітан морського порту може затримати судно на підставах, зазначених у частині другій цієї статті, до усунення виявлених за результатами контролю недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів чи інших платежів.</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Стандарт А5.2.1)</p> <p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>

<p>або до моменту сплати належних зборів, штрафів чи інших платежів.</p> <p>Якщо недовілки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верф.</p> <p>Про затримку судна негайно повідомляється судновласник.</p> <p>Витрати, пов'язані з здійсненням капітаном морського порту прав, передбачених цією статтею, покладаються на судновласника.</p>	<p>Якщо недовілки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верф.</p> <p>Про затримку судна негайно повідомляється судновласник.</p> <p>Витрати, пов'язані з здійсненням капітаном морського порту прав, передбачених цією статтею, покладаються на судновласника.</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 93. Громадянство морських лоцманів Морськими лоцманами є громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим у Положенні про морських лоцманів, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p>	<p>Стаття 93. Громадянство морських лоцманів Морськими лоцманами є громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим у Положенні про морських лоцманів, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту.</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 101. Лоцманська квитанція Прибулий на судно морський лоцман зобов'язаний вручити капітану лоцманську квитанцію встановленого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, зразка.</p> <p>...</p>	<p>Стаття 101. Лоцманська квитанція Прибулий на судно морський лоцман зобов'язаний вручити капітану лоцманську квитанцію встановленого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, зразка.</p> <p>...</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 106. Лоцманський збір Із суден, що користуються послугами морських лоцманів, справляється лоцманський збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p>	<p>Стаття 106. Лоцманський збір Із суден, що користуються послугами морських лоцманів, справляється лоцманський збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням з центральним органом</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>

<p>Стаття 110. Поняття служби регулювання руху суден у районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.</p> <p>Зона дії і порядок руху суден в зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p> <p>Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне провідення, подання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного обладнання, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання.</p> <p>Перелік послуг, що надаються конкретною службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в обов'язковій постанові по порту, лоціях і Повідомленнях мореплавцям.</p> <p>За межами територіального моря України служба регулювання руху суден обслуговує судна тільки за заявкою капітана судна.</p> <p>Стаття 111. Правовий статус служби регулювання руху суден</p> <p>Служба регулювання руху суден діє відповідно до Типового положення про службу регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої</p>	<p>виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p> <p>Стаття 110. Поняття служби регулювання руху суден</p> <p>У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державну політику у сфері морського та річкового транспорту, створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.</p> <p>Зона дії і порядок руху суден в зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.</p> <p>Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне провідення, подання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного обладнання, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання.</p> <p>Перелік послуг, що надаються конкретною службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в обов'язковій постанові по порту, лоціях і Повідомленнях мореплавцям.</p> <p>За межами територіального моря України служба регулювання руху суден обслуговує судна тільки за заявкою капітана судна.</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
---	---	---

<p>влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p> <p>Якщо зона дії служби регулювання руху суден охоплює акваторії кількох портів або узбережні води і вузькості (регіональна служба регулювання руху суден), порядок створення і підпорядкованість служби регулювання руху суден визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p> <p>Стаття 112. Лопман-оператор служби регулювання руху суден</p> <p>Лопманами-операторами служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим Положенням про лопмана-оператора служби регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p>	<p>Стаття 115. Оплата послуг служби регулювання руху суден</p> <p>Із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p>	<p>Стаття 111. Правовий статус служби регулювання руху суден</p> <p>Служба регулювання руху суден діє відповідно до Типового положення про службу регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.</p> <p>Якщо зона дії служби регулювання руху суден охоплює акваторії кількох портів або узбережні води і вузькості (регіональна служба регулювання руху суден), порядок створення і підпорядкованість служби регулювання руху суден визначаються, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.</p> <p>Стаття 112. Лопман-оператор служби регулювання руху суден</p> <p>Лопманами-операторами служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим Положенням про лопмана-оператора служби регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.</p>	<p>Стаття 115. Оплата послуг служби регулювання руху суден</p> <p>Із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням з центральним органом</p>
<p>Стаття 115. Оплата послуг служби регулювання руху суден</p> <p>Із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням з центральним органом</p>	<p>Стаття 115. Оплата послуг служби регулювання руху суден</p> <p>Із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням з центральним органом</p>	<p>Стаття 115. Оплата послуг служби регулювання руху суден</p> <p>Із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, за погодженням з центральним органом</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>

Капітан судна, який звернувся до служби регулювання руху суден за послугами, а потім відмовився від них, зобов'язаний повністю сплатити належний за затребувані послуги збір.

Стаття 131. Каботажні перевезення

Перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу **центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.**

виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.

Капітан судна, який звернувся до служби регулювання руху суден за послугами, а потім відмовився від них, зобов'язаний повністю сплатити належний за затребувані послуги збір.

Стаття 131. Каботажні перевезення

Перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу, **що надається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, відповідно до порядку, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту.**

Стаття 167. Здача незапитаного вантажу на зберігання

У морських портах України терміни і порядок зберігання вантажів до отримання їх одержувачем визначаються правилами, що встановлюються **центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту,** згідно із статтею 3 цього Кодексу.

Вантажі, що зберігаються у портах понад встановлені терміни, підлягають продажу у порядку, встановленому чинним законодавством України, з компенсацією витрат на зберігання відповідно до правил статті 169 цього Кодексу.

Стаття 167. Здача незапитаного вантажу на зберігання

У морських портах України терміни і порядок зберігання вантажів до отримання їх одержувачем визначаються правилами, що встановлюються **центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування і реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту,** згідно із статтею 3 цього Кодексу.

Вантажі, що зберігаються у портах понад встановлені терміни, підлягають продажу у порядку, встановленому чинним законодавством України, з компенсацією витрат на зберігання відповідно до правил статті 169 цього Кодексу.

Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи

<p>Стаття 175. Прострочення оплати фрахту</p> <p>Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. За прострочений фрахт відправник (фрахтувальник) або одержувач платить пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу або за ставками, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p>	<p>Стаття 175. Прострочення оплати фрахту</p> <p>Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. За прострочений фрахт відправник (фрахтувальник) або одержувач платить пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу або за ставками, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту.</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 188. Відмова пасажирів від договору</p> <p>Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу - в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення.</p> <p>Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу в порядку і терміни, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p> <p>...</p>	<p>Стаття 188. Відмова пасажирів від договору</p> <p>Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу - в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення.</p> <p>Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу в порядку і терміни, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту.</p> <p>...</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 190. Права пасажирів</p> <p>...</p> <p>Багаж, не запитаний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення, може бути реалізований у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.</p>	<p>Стаття 190. Права пасажирів</p> <p>...</p> <p>Багаж, не запитаний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення, може бути реалізований у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту.</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 242. Об'єкти страхування</p>	<p>Стаття 242. Об'єкти страхування</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної</p>

<p>Об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплавством майновий інтерес, як-то: судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу, цивільна відповідальність судновласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховання).</p>	<p>Об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплавством майновий інтерес, як-то: судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу, цивільна відповідальність судновласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховання).</p> <p>Відповідальність судновласника за зобов'язаннями, визначеними в статті 55, частині шостій статті 57 цього Кодексу, підлягає обов'язковому страхуванню відповідно до законодавства України.</p> <p>Страхове покриття відповідальності судновласника за залишення моряка без допомоги має покривати:</p> <p>1) невиплачену заробітну плату та інші виплати, які судновласник повинен виплатити моряку згідно з його трудовим договором, відповідним колективним договором або за законодавством України, але не більше ніж за чотири місяці заборгованості по заробітній платі і чотири місяці заборгованості за іншими виплатами, що належать моряку;</p> <p>2) всі витрати, об'єднані понесені моряком, включаючи витрати по ретатрації, передбачені статтею 55 цього Кодексу;</p> <p>3) першочергові потреби моряка, включаючи достатнє харчування, одяг в разі необхідності, житло, забезпечення питною водою, життєво важливим для виживання на борту судна наливом, необхідну медичну допомогу, а також будь-які інші об'єднані витрати або витрати, пов'язані з дією</p>	<p>організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Керівний принцип В4.2.1)</p>
--	--	--

<p>Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.</p> <p>Договори морського страхування із страхуванням моряків та договори обов'язкового страхування моряків-резидентів та договори обов'язкового</p>	<p>або бездіялістю, кваліфікованими як загибання моряка без допомоги до його прибуття на батьківщину.</p> <p>Моряк вважається загиблим без допомоги у разі, якщо в порушення вимог Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками, або грудового договору (контракту) моряка судновласник:</p> <p>1) не покриває витрат, пов'язаних з ренатрацією моряка.</p> <p>2) залишив моряка без необхідної матеріальної допомоги і підтримки, у тому числі без достатнього харчування, житла, забезпечення питною водою, життєво необхідного для виживання на борту судна палива і необхідної медичної допомоги;</p> <p>3) з інших причин в односторонньому порядку розірвав зв'язки з моряком, в тому числі, не виплачував йому договірної заробітної плати за період не менше двох місяців.</p> <p>Свідомства про страхування відповідальності судновласника відповідно до частини другої цієї статті повинні бути викладені українською та англійською мовами та розміщені на судні у місці де з ними можуть вільно ознайомлюватися члени екіпажу судна.</p> <p>Страховик зобов'язаний не менше ніж за 30 днів поінформувати центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському транспорті про дочасне припинення договору страхування відповідальності судновласника.</p> <p>Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.</p> <p>Договори морського страхування із страхуванням моряків та договори</p>
--	---

<p>страхування пасажирів від нещасних випадків, що виникають під час морського перевезення, укладаються страховиками, які визнані такими відповідно до законодавства України, одержали в установленому порядку ліцензії на здійснення цього виду страхування і є членами Морського страхового бюро.</p> <p>Морське страхове бюро здійснює координацію діяльності страховиків у галузі страхування морських ризиків та представляє їх інтереси у міжнародних об'єднаннях страховиків. Утворення Морського страхового бюро та його державна рестрація здійснюються в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.</p>	<p>обов'язкового страхування пасажирів від нещасних випадків, що виникають під час морського перевезення, укладаються страховиками, які визнані такими відповідно до законодавства України, одержали в установленому порядку ліцензії на здійснення цього виду страхування.</p> <p>Виключити</p>	
<p>Стаття 290. Збір за складення диспаші</p> <p>За складення диспаші справляється збір, що включається в диспашу і розподіляється між усіма заінтересованими особами пропорційно часткам їх участі у загальній аварії. Розмір і порядок справляння збору встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p>	<p>Стаття 290. Збір за складення диспаші</p> <p>За складення диспаші справляється збір, що включається в диспашу і розподіляється між усіма заінтересованими особами пропорційно часткам їх участі у загальній аварії. Розмір і порядок справляння збору встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.</p>	<p>Приведення у відповідність із Законом України «Про центральні органи виконавчої влади»</p>
<p>Стаття 310. Свідчення про забезпечення відповідальності</p> <p>Судно, що перевозить наливом як вантаж більше 2000 тонн нафти, повинно мати відповідне дійсне свідчення, яке засвідчує, що відповідальність власника судна за заповдінну шкоду від забруднення нафтою забезпечена відповідно до статті 309 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідчення встановлюються</p>	<p>Стаття 310. Свідчення про забезпечення відповідальності</p> <p>Судно, що перевозить наливом як вантаж більше 2000 тонн нафти, повинно мати відповідне дійсне свідчення, яке засвідчує, що відповідальність власника судна за заповдінну шкоду від забруднення нафтою забезпечена відповідно до статті 309 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього</p>	

<p>центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, відповідно до статті 3 цього Кодексу.</p> <p>Стаття 322. Свідцтво про забезпечення відповідальності оператора</p> <p>Ядерне судно повинно мати відповідне дійсне свідцтво, яке підтверджує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно зі статтею 318 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідцтва встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, на підставі статті 3 цього Кодексу.</p>	<p>свідцтва встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, відповідно до статті 3 цього Кодексу.</p> <p>Стаття 322. Свідцтво про забезпечення відповідальності оператора</p> <p>Ядерне судно повинно мати відповідне дійсне свідцтво, яке підтверджує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно зі статтею 318 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідцтва встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, на підставі статті 3 цього Кодексу.</p>	
<p>Закон України «Про зайнятість населення» (Відомості Верховної Ради України, 2013 р., № 24, ст.243 з наступними змінами)</p>		
<p>Стаття 23. Єдина інформаційно-аналітична система центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції</p> <p>1. Єдина інформаційно-аналітична система центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, функціонує для:</p> <p>1) інформаційної підтримки реалізації державної політики у сфері зайнятості населення;</p> <p>2) створення цілісної системи інформаційної взаємодії державних органів влади, що здійснюють заходи щодо сприяння зайнятості населення;</p>	<p>Стаття 23. Єдина інформаційно-аналітична система центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції</p> <p>1. Єдина інформаційно-аналітична система центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, функціонує для:</p> <p>1) інформаційної підтримки реалізації державної політики у сфері зайнятості населення;</p> <p>2) створення цілісної системи інформаційної взаємодії державних органів влади, що здійснюють заходи щодо сприяння зайнятості населення.</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (Правило 5.1.1)</p>

<p>3) проведення моніторингу ринку праці, аналізу попиту та пропонування робочої сили;</p> <p>4) забезпечення виконання центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, покладених на нього функцій та завдань.</p> <p>2. До Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, включається інформація, що надійшла від його територіальних органів у процесі своєї діяльності, зокрема від громадян, роботодавців, суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні, та органів державної влади.</p>	<p>сертифікацію послуг з посередництва у працевлаштуванні;</p> <p>3) проведення моніторингу ринку праці, аналізу попиту та пропонування робочої сили;</p> <p>4) забезпечення виконання центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, покладених на нього функцій та завдань.</p> <p>2. До Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, включається інформація, що надійшла від його територіальних органів у процесі своєї діяльності, зокрема від громадян, роботодавців, суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні, та органів державної влади.</p> <p>Інформація про працевлаштування членів екіпажів морських торговельних суден включається до Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, окремим розділом.</p> <p>3. Інформація з Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, надається та використовується відповідно до законів України «Про інформацію» та «Про захист персональних даних».</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському</p>
<p>3. Інформація з Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, надається та використовується відповідно до законів України «Про інформацію» та «Про захист персональних даних».</p>	<p>Стаття 38. Діяльність суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном</p> <p>1. Діяльність суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському</p>
<p>3. Інформація з Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, надається та використовується відповідно до законів України «Про інформацію» та «Про захист персональних даних».</p>	<p>Стаття 38. Діяльність суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном</p> <p>1. Діяльність суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном</p>	<p>Передбачено положеннями Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському</p>

<p>підлягає ліцензуванню і регулюється законами України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", "Про зовнішньоекономічну діяльність", цим Законом та іншими законодавчими актами України.</p> <p>Послуги з посередництва у працевлаштуванні на роботу за кордоном надаються відповідно до заявок іноземного роботодавця (його контрагента) щодо вільних робочих місць (вакансій) і лише в межах укладених іноземними суб'єктами господарювання зовнішньоекономічних договорів (контрактів) про надання посередницьких послуг у сфері працевлаштування з метою сприяння підписанню трудового договору (контракту найму). Обов'язковим додатком до зовнішньоекономічного договору (контракту) про надання посередницьких послуг у сфері працевлаштування за кордоном є проект трудового договору, заверений іноземним роботодавцем.</p> <p>Суб'єкт господарювання, який надає послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, несе відповідальність згідно із законодавством за погіршення умов трудового договору, укладеного між особою та іноземним роботодавцем, копія якого зберігається у такого суб'єкта протягом трьох років.</p> <p>.....</p>	<p>кордоном, підлягає ліцензуванню і регулюється законами України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", "Про зовнішньоекономічну діяльність", цим Законом та іншими законодавчими актами України.</p> <p>Послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів морських торговельних суден за кордоном підлягають сертифікації на відповідність вимогам Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками відповідно до Кодексу торговельного мореплавання України.</p> <p>Послуги з посередництва у працевлаштуванні на роботу за кордоном надаються відповідно до заявок іноземного роботодавця (його контрагента) щодо вільних робочих місць (вакансій) і лише в межах укладених іноземними суб'єктами господарювання зовнішньоекономічних договорів (контрактів) про надання посередницьких послуг у сфері працевлаштування з метою сприяння підписанню трудового договору (контракту найму). Обов'язковим додатком до зовнішньоекономічного договору (контракту) про надання посередницьких послуг у сфері працевлаштування за кордоном є проект трудового договору, заверений іноземним роботодавцем.</p> <p>Суб'єкт господарювання, який надає послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, несе відповідальність згідно із законодавством за погіршення умов трудового договору, укладеного між особою та іноземним роботодавцем, копія якого зберігається у такого суб'єкта протягом трьох років.</p>	<p>судноплаванні, з поправками (Правило 1.4, Стандарт А1.4)</p>
---	--	---

**Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності»
(Відомості Верховної Ради України, 2015 р., № 23, ст. 158)**

<p>Стаття 7. Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню</p> <p>1. Ліцензуванню підлягають такі види господарської діяльності:</p> <p>...</p> <p>20) посередництво у працевлаштуванні за кордоном;</p>	<p>Стаття 7. Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню</p> <p>1. Ліцензуванню підлягають такі види господарської діяльності:</p> <p>...</p> <p>20) посередництво у працевлаштуванні за кордоном (крім працевлаштування членів екіпажу суден морського та річкового транспорту);».</p>	<p>Ініціатива</p>
---	--	-------------------

Директор Департаменту правового забезпечення Державної
служби морського та річкового транспорту України



Світлана СИТНИК