



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна

тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45

www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проекти Законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо охорони портів, портових засобів та суден» та «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запобігання порушень вимог з охорони портів, портових засобів та суден» (далі – проекти Законів).

- Додатки:
1. Проекти Законів на 10 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу до проектів Законів на 31 арк. в 1 прим.
 3. Оприлюднене повідомлення про оприлюднення проектів Законів на 3 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

Ірина Сулицька 351 41 98



Документ СЕД MIY IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо охорони портів, портових засобів та суден»

I. Визначення проблеми

Міжнародний тероризм набуває все більш загрозливих масштабів, його прояви приносять масові людські жертви, приводять до руйнування матеріальних і духовних цінностей. Розширення географії тероризму ускладнює відносини між соціальними, національними групами і народами. Населення більшості країн потребує захищеності та дієвих заходів щодо боротьби з будь-якими проявами тероризму.

Після трагічних подій, які сталися 11 вересня 2001 року в Сполучених Штатах Америки, в обстановці можливих випадків виникнення терористичних актів в усьому світі, в тому числі спрямованих на транспортну інфраструктуру, під час проведення двадцять другої сесії Асамблеї ІМО усі її учасники одноголосно вирішили розробити нові заходи, спрямовані на підвищення рівня охорони суден і портових засобів.

12 грудня 2002 року в рамках проведення Конференції Договірних урядів Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (далі – Конвенція СОЛАС-74) учасниками схвалені поправки до Конвенції СОЛАС-74, які доповнили її новою главою XI-2, що стосується спеціальних заходів щодо підсилення охорони на морі, а також був прийнятий Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів 2002 року (далі – Кодекс ОСПЗ). Найбільш важливими із цих поправок є нова глава XI-2 «Спеціальні заходи щодо підсилення охорони на морі» Конвенції СОЛАС-74 і власне сам Кодекс ОСПЗ.

Главою XI-2 Конвенції СОЛАС-74 вводяться нові вимоги, які регламентують охорону суден і портових засобів з метою протидії незаконним актам, спрямованим проти безпеки мореплавства і перевезення морем захищених вантажів. Водночас вимоги Кодексу ОСПЗ формують міжнародну структуру взаємовідносин, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актам, які загрожують безпеці в галузі морського транспорту.

Поряд з цим, в Європейському Союзі були прийняті також Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення безпеки суден та портових споруд та Директива Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року про посилення безпеки портів 2005/65/ЄС, які містять в собі специфічні вимоги, які мають бути впроваджені для забезпечення належного рівня морської безпеки в Співтоваристві.

Зазначені міжнародні та європейські документи стали правовою основою для організації захисту морської транспортної системи, яка забезпечує приблизно 80% світового вантажообігу, від актів піратства, тероризму і актів незаконного втручання в його діяльність.

Україна, як сторона міжнародних конвенцій, інших міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства, повинна дотримуватися взятих на себе



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

зобов'язань, а також виконувати вимоги міжнародних та європейських стандартів щодо охорони морських портів, портових засобів та суден.

З початком вступу в силу вищевказаних міжнародних та європейських документів, в Україні побудована організаційно-правова система щодо питань охорони морських портів, портових засобів і суден, яка спрямована на виявлення і протидію загрозам суднам, портам і портовим засобам, пов'язаним з актами піратства, тероризму та актами незаконного втручання в діяльність морегосподарського комплексу України.

Водночас національна нормативно-правова база щодо питань охорони морських портів, портових засобів і суден розроблена та прийнята ще в 2007-2013 рр., у зв'язку з чим вона є застарілою, та такою, що підлягає удосконаленню, комплексному перегляду та приведенню до вимог сьогодення. Крім того, положення окремих нормативно-правових актів щодо охорони морських портів, портових засобів і суден у питаннях виконання та впровадження вимог Кодексу ОСПЗ суперечать один одному та потребують врегулювання між собою.

Також в чинному законодавстві України досі залишаються неврегульованими питання щодо:

- визначення базових загальних вимог з охорони портів, портових засобів і суден, передбачених міжнародними та європейськими нормативно-правовими актами;

- основних засад та принципів функціонування, впровадження та забезпечення виконання вимог щодо охорони портів, портових засобів і суден;

- основних засад державного управління та регулювання щодо питань охорони портів, портових засобів і суден, законодавчого визначення компетенції та повноважень державних органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів забезпечення охорони портів, портових засобів і суден;

- відповідальності за порушення (недотримання) вимог щодо питань охорони портів, портових засобів і суден тощо.

Постановою Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 року № 722 «Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті» Мінінфраструктури визначено Призначеним органом. Призначеними визначеними організаціями у сфері охорони суден та портових засобів на морі є державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» та державне підприємство «Адміністрація морських портів України».

Наразі підзаконними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури визначено перелік портових засобів, які підпадають під дію Кодексу ОСПЗ та які мають плани охорони портових засобів. У зв'язку з цим, додаткових витрат на розробку таких планів охорони оператори портових засобів не нестимуть.

Процедури схвалення таких планів визначено Положенням про схвалення оцінок і планів охорони портових засобів та видачу Актів про відповідність портових засобів, затвердженим наказом Мінтрансзв'язку від 03 грудня 2007 року № 1095, зареєстрованим у Мін'юсті 19 грудня 2007 року за № 1380/14647.

Також на законодавчому рівні не закріплено компетенції центральних органів виконавчої влади щодо охорони портів, портових засобів і суден.

Вирішення проблеми попередження актів незаконного втручання в портах, портових засобах та суднах набуло особливої актуальності в період збройного конфлікту на сході України. Адже незахищеність портів, портових засобів і суден може призвести до проникнення сторонніх осіб як через взаємодію із суднами, які здійснюють міжнародні рейси, так і через територію внутрішню територію порту та портового засобу.

Такі загрози можуть призвести до людських втрат, а також матеріальних втрат як суб'єктів господарювання, які проводять свою діяльність в портах, портових засобах та експлуатують судна, так і таких, які користуються їх послугами.

У зв'язку з цим, з метою врегулювання означеної проблеми, розроблено проєкт регуляторного акта.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Зазначена проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі механізми відсутні, вирішення проблеми можливе лише шляхом державного регулювання.

Проблема не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів, у зв'язку з тим, що на сьогодні відсутні регуляторні акти, які б вирішували зазначену проблему.

II. Цілі державного регулювання

Проєктом регуляторного акта передбачається внести зміни до Законів України «Про морські порти України», «Про внутрішній водний транспорт», «Про транспорт», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», Кодекс торговельного мореплавства України та доповнення новими нормами, що стосуються встановлення:

основних засад та принципів функціонування, впровадження та забезпечення в Україні охорони портів, портових засобів та суден;

базових загальних вимог щодо питань охорони портів, портових засобів та суден, передбачених міжнародними та європейськими нормативно-правовими актами;

засад державного управління та регулювання питань охорони портів, портових засобів та суден, законодавчого закріплення компетенції та основних повноважень державних органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів забезпечення охорони портів, портових засобів та суден;

відповідальності за порушення вимог законодавства щодо питань охорони морських портів, портових засобів та суден.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1: збереження ситуації, яка існує на цей час	Порти, портові засоби та судна і надалі не матимуть належного рівня охорони та залишатимуться не захищеними від актів незаконного втручання. Чинні нормативно-правові акти з питань охорони портів, портових засобів та суден залишаться без змін в частині їх удосконалення та приведення у відповідність до вимог міжнародних та європейських нормативно-правових актів та документів з питань охорони портів, портових засобів та суден, процес імплементації міжнародних та європейських норм з питань охорони портів, портових засобів та суден не буде здійснений в повному обсязі, а вже закріплені в нормативно-правових актах вимоги і надалі не виконуватимуться.
Альтернатива 2: прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта є обґрунтованим і ефективним способом досягнення цілей, що забезпечує розв'язання зазначених проблем, оскільки це дасть можливість значно підвищити та забезпечити підтримку на високому рівні стан захищеності портів, портових засобів та суден, встановити відповідальність за порушення (недотримання) вимог з питань охорони портів, портових засобів та суден і удосконалити національну нормативно-правову базу з питань охорони портів, портових засобів та суден; зробить українські порти та портові засоби більш привабливі для заходу суден, які здійснюють міжнародні рейси.

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

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1: збереження ситуації, яка існує на цей час	—	Проблема залишається невирішеною. На загальнодержавному (національному) рівні стан безпеки на водному транспорті не підвищується, а процес імплементації міжнародних та європейських нормативно-правових норм з питань охорони портів, портових засобів та суден затягується
Альтернатива 2: прийняття регуляторного акта	Можливість на національному рівні забезпечити належний рівень охорони в портах, портових засобах та на суднах, державне регулювання у цій сфері, здійснення заходів впливу на суб'єктів господарювання, які порушують (не виконують/не бажають виконувати) вимоги щодо охорони портів, портових засобів та суден, а також імплементацію та закріплення на законодавчому рівні компетенцій центральних органів влади щодо формування та реалізації державної політики з питань охорони портів, портових засобів та суден.	—

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1: збереження ситуації, яка існує на цей час	—	Проблема залишається невирішеною. Рівень безпеки громадян при користуванні послугами морського та внутрішнього водного транспорту не підвищується
Альтернатива 2: прийняття регуляторного акта	Можливість забезпечити належний рівень охорони для користувачів послуг морського та внутрішнього водного транспорту, дотримання їх основних прав, інтересів і свобод, збереження життя та здоров'я, а також захищеність вантажу.	—

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (одиниць)*	—	101	—	—	101
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	—	100%	—	—	100%

* Кількість суб'єктів господарювання – визначені на сьогодні в Україні 90 портових засобів, які підпадають під дію Кодексу ОСПЗ, та 11 українських судноплавних компаній, які експлуатують судна, які підпадають під дію Кодексу ОСПЗ.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1: збереження ситуації, яка існує на цей час	Не потрібно платити штрафи за відсутність або не чинність, чи не виконання планів охорони портів, портових засобів та суден	Проблема залишається невирішеною. Рівень безпеки суб'єктів господарювання, які провадять свою діяльність в портах, портових засобах та експлуатують судна, не

		підвищується
Альтернатива 2: прийняття регуляторного акта	Можливість забезпечити належний рівень морської безпеки в портах, портових засобах, на суднах. Порти та портові засоби, які мають чинні плани охорони та відповідатимуть іншим вимогам Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ, будуть більш конкурентні та зможуть приймати судна із країн, де дотримуються вимог Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ (судновласник платить значно більші страхові платежі у разі, якщо він здійснює взаємодію судно/порт у портових засобах, де відсутні плани охорони). Українські судноплавні компанії також зможуть здійснювати рейси до країн, де рівні охорони відповідають вимогам Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ.	У разі здійснення заходів впливу (притягнення до адміністративної відповідальності) щодо суб'єктів господарювання, які порушують (не виконують/не бажають виконувати) вимоги з морської безпеки, оператори портових засобів, судноплавні компанії повинні будуть сплачувати штрафи, розмір яких буде залежати від виду правопорушення. Також витрати суб'єкта господарювання виникнуть у разі, якщо суб'єкт господарювання виявить бажання бути оператором портового засобу і виникне потреба здійснення оцінки охорони та розробки плану охорони портового засобу. Орієнтовна вартість: оцінка охорони - 75 713 грн., розробка плану охорони - 133 133 грн. Загалом разово 208 846 грн. на одного суб'єкта господарювання, у разі якщо він виявить бажання бути оператором портового засобу, який підпадає під дію Кодексу ОСПС. Також витрати виникатимуть (на

		сьогодні вже виникають) у разі перегляду плану охорони портового засобу 1 раз на 5 років. Орієнтовна вартість: перегляд оцінки – 37 841 грн., перегляд плану охорони – 66 705 грн. Загалом періодично (1 раз на 5 років) 104 546 грн. на одного суб'єкта господарювання, якщо той експлуатуватиме портовий засіб, який підпадає під дію Кодексу ОСПС. Із урахуванням, що у перелік портових засобів, які підпадають під дію Кодексу ОСПС, включає 90 таких портових засобів, загалом сума витрат, яку вони нестимуть 1 раз на 5 років, становитиме 9 409 140 грн. Приблизно такі ж витрати нестимуть і суб'єкти судноплавні компанії (11 судноплавних компаній). Витрати, що стосуються найму додаткового персоналу (офіцери з охорони), становитимуть у середньому приблизно 20 000 грн на місяць (240 000 грн на рік) на одного суб'єкта господарювання.
--	--	---

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час	Бал результативності	Коментарі щодо присвоєння відповідного
--	----------------------	--

вирішення проблеми)		(за чотирибальною системою оцінки)	бала
Альтернатива 1: збереження ситуації, яка існує на цей час		1	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2: прийняття регуляторного акта		4	Проблема вирішується шляхом: підвищення та підтримання на високому рівні стану морської безпеки в Україні, встановлення відповідальності за порушення (недотримання) вимог з охорони портів, портових засобів та суден, збереження людського життя та здоров'я внаслідок недопущення актів незаконного втручання; збереження майна, інфраструктури, суден портів, портових засобів та судноплавних компаній внаслідок недопущення актів незаконного втручання; збереження вантажу, який перевозиться, перевантажується у портах, потових засобах та суднах.
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1:	Суб'єктам господарювання	Проблема залишається	Збереження ситуації, яка існує

збереження ситуації, яка існує на цей час	не потрібно платити штрафи за відсутність або нечинність, чи не виконання планів охорони портів, портових засобів та суден	невирішеною. Стан та рівень безпеки громадян, суб'єктів господарювання на водному транспорті не підвищується, а процес імплементації міжнародних та європейських нормативно-правових норм з питань морської безпеки, затягується	на цей час, не досягає цілей державного регулювання
Альтернатива 2: прийняття регуляторного акта	Законодавче закріплення повноважень центральних органів виконавчої влади щодо охорони портів, портових засобів та суден; забезпечення захищеності життя та здоров'я громадян, які працюють та користуються послугами у портах, портових засобах та на суднах, шляхом підвищення рівня охорони та недопущення актів незаконного втручання; збереження інфраструктури, суден, іншого	Здійснення заходів впливу (притягнення до адміністративної відповідальності) щодо громадян, суб'єктів господарювання, які порушують (не виконують/не бажають виконувати) вимоги щодо охорони портів, портових засобів та суден. Разові витрати, пов'язані із розробкою плану охорони 208 846 грн. на одного суб'єкта господарювання, у разі якщо він виявить бажання бути оператором портового засобу,	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей

	майна, яке знаходиться в портах, портових засобах, для суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність у портах та портових засобах, та судновласників; збереження вантажу, який перевозиться, перевантажується в портах та портових засобах; розширення можливості для операторів портових засобів та судновласників для господарської діяльності із країнами, які дотримуються вимог Конвенції СОЛАС та Кодексу ОСПЗ.	який підпадає під дію Кодексу ОСПС. Періодичні витрати (1 раз на 5 років) 104 546 грн. на одного суб'єкта господарювання, якщо той експлуатуватиме портовий засіб, який підпадає під дію Кодексу ОСПС. Із урахуванням, що перелік портових засобів, які підпадають під дію Кодексу ОСПС, включає 90 таких портових засобів, загалом сума витрат, яку вони нестимуть 1 раз на 5 років, становитиме 9 409 140 грн. Витрати, що стосуються найму додаткового персоналу (офіцери з охорони), становитимуть у середньому приблизно 20 000 грн на місяць (240 000 грн на рік) на одного суб'єкта господарювання. Аналогічні витрати стосуватимуться і	
--	---	---	--

		11 судноплавних компаній.	
--	--	---------------------------	--

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

Досягнення визначених цілей від реалізації регуляторного акта забезпечується Мінінфраструктури шляхом законодавчого запровадження вимог щодо охорони портів, портових засобів та суден.

Для розв'язання визначеної проблеми для суб'єктів господарювання пропонується наступне:

- ознайомлення суб'єктів господарювання з регуляторним актом;
- суб'єктам господарювання для реалізації вимог регуляторного акта не потрібно буде запроваджувати нові (або інші) механізми дії, оскільки механізм дії запропонованого регуляторного акта присутній в існуючих бізнес-процесах.

Крім цього очікується позитивний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання – прийняття запропонованого регуляторного акта дозволить більшості конвенційних суден заходити в порти та портові засоби України.

Прийняття регуляторного акта не потребує здійснення центральними органами виконавчої влади додаткових заходів для впровадження регуляторного акта.

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості шляхом його оприлюднення на офіційному вебсайті Мінінфраструктури.

Ризиків впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії регуляторного акта не прогнозується.

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

Прийняття регуляторного акта сприятиме збереженню можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до державного бюджету, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування

У зв'язку з тим, що реалізація регуляторного акта не впливатиме на суб'єктів малого підприємництва, тест малого підприємництва не розроблявся.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності через два роки з дня його опублікування.

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

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 із дією регуляторного акта – можливе збільшення надходжень до державного бюджету, джерелом яких будуть адміністративні штрафи.

2. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія регуляторного акта відповідає кількості наявних портових засобів - 90 та українських судноплавних компаній – 11.

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта визначається як досить високий, оскільки: юридичні особи та фізичні особи-підприємці можуть ознайомитися з регуляторним актом, який розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua);

у разі прийняття регуляторний акт буде розміщено на офіційних вебсайтах Кабінету Міністрів України (www.kmu.gov.ua) та Верховної Ради України (www.rada.gov.ua).

4. Розмір коштів та час, що необхідно буде витратити суб'єктам господарювання для виконання вимог регуляторного акта, 303 632 грн. – у перший рік на 1 суб'єкта господарювання та 1 304 546 грн. – протягом наступних 5 років на 1 суб'єкта господарювання.

Додаткові показники результативності регуляторного акта є:

1. кількість скоєних та/або попереджених актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання в діяльність морегосподарського комплексу України, порушень вимог з охорони портів, портових засобів та суден;

2. кількість випадків притягнення до адміністративної відповідальності за порушення (недотримання) ними вимог з охорони портів, портових засобів та суден;

3. кількість портів, портових засобів та суден, на яких впроваджуються вимоги з охорони портів, портових засобів та суден ;

4. кількість суб'єктів господарювання – операторів портових засобів, на яких впроваджуються вимоги з охорони портів, портових засобів та суден;

5. кількість суб'єктів господарювання – судноплавних компаній, які експлуатують судна, які мають право плавання під Державним прапором України, на яких впроваджуються вимоги з охорони портів, портових засобів та суден.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись статистичним методом.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через 2 роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у попередньому розділі.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

_____ 202__ р.

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень ¹	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	-	-
5			
5 ¹	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень ¹	208 846 грн. (75 713 грн. + 133 133 грн.)	-
5 ²	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень ²	104 546 грн. (37 841 грн. + 66 705 грн.)	104 546 грн.
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, касцелюристи, товари тощо), гривень	-	-



Документ ЄДР ЛР ЧЛП Криклій
Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900
Підписувач Криклій Владислав Артурович
Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень ³	240 000 грн. (20 000 грн. * 12 міс.)	1 200 000 грн.
8	Інше (уточнити), гривень Витрати, пов'язані з підтриманням системи управління організації		
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	303 632 грн.	1 304 546 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	101 (до пункту 5 ¹ – 1 у разі потреби)	101
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	35 007 992 грн.	131 759 146 грн.

¹ Витрати на одного суб'єкта господарювання у разі, якщо суб'єкт господарювання виявить бажання бути оператором портового засобу або виникне потреба здійснення оцінки охорони та розробки плану охорони.

Орієнтовна вартість, яка є на сьогодні: проведення оцінки охорони - 75 713 грн., розробка плану охорони - 133 133 грн.

² Періодичні витрати на одного суб'єкта господарювання, які на сьогодні вже встановлено та діють, у разі перегляду плану охорони портового засобу 1 раз на 5 років. Орієнтовна вартість: перегляду оцінки охорони – 37 841 грн., перегляду плану охорони – 66 705 грн.

³ Витрати, що стосуються найму додаткового персоналу (офіцер з охорони) або оплати праці вже прийнятих, становитимуть у середньому приблизно 20 000 грн на місяць (240 000 грн на рік) на одного суб'єкта господарювання.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів,	-	-	-

сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо ¹			
---	--	--	--

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з	-	-	-	-

адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)				
--	--	--	--	--

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/ обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	208 846 грн. (75 713 грн. + 133 133 грн.)		208 846 грн. (75 713 грн. + 133 133 грн.)	
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/ обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	104 546 грн. (37 841 грн. + 66 705 грн.)		104 546 грн.	104 546 грн.

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	240 000 грн. (20 000 грн. * 12 міс.)	1 200 000 грн.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо охорони портів, портових засобів та суден

Верховна Рада України **постановляє:**

I. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Кодексі торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., №№ 47-52, ст. 349 із наступними змінами):

1) доповнити новою статтею 25¹ такого змісту:

«Стаття 25¹. Забезпечення охорони на судні, на яке поширюються вимоги, визначені міжнародним законодавством з питань охорони суден

Судноплавні компанії, які експлуатують судна, які мають право плавання під Державним Прапором України і на які поширюються вимоги, визначені міжнародним законодавством з питань охорони суден, повинні мати призначену особу – офіцера охорони компанії, відповідальну за впровадження плану охорони судна та за зв'язок і обмін інформацією з офіцерами охорони порту, портового засобу та судна.

Судноплавні компанії повинні мати на судах, які мають право плавання під Державним Прапором України, і на які поширюються вимоги, визначені міжнародним законодавством з охорони суден, призначену особу командного складу – офіцера охорони судна, відповідальну за охорону судна, у тому числі за впровадження та виконання плану охорони судна, та за зв'язок і обмін інформацією з офіцерами охорони порту, портового засобу та компанії.

Завдання та обов'язки офіцерів з охорони мають включати, але не обмежуватись завданнями та обов'язками, визначеними Міжнародним кодексом з охорони суден і портових засобів.

Для забезпечення реагування на виникнення загроз, пов'язаних із актами незаконного втручання, в тому числі, піратства та тероризму, на судах, які мають право плавання під Державним Прапором України, застосовуються рівні охорони судна. Рівні охорони судна встановлюються призначеним органом.

Судна, які мають право плавання під Державним Прапором України і на які поширюються вимоги, що визначені міжнародним законодавством з охорони суден, повинні мати план охорони судна, який розробляється з метою забезпечення вживання на судні заходів із захисту людей, що знаходяться на ньому, вантажу, вантажних транспортних одиниць, судових запасів або судна від актів

наполювання на судні, і-Емпіріс

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00



Судна, які мають право плавання під Державним Прапором України і на які поширюються вимоги, що визначені міжнародним законодавством з охорони суден, повинні мати Міжнародне свідоцтво про охорону судна (Тимчасове міжнародне свідоцтво про охорону судна), видане визнаною організацією у сфері охорони портів, портових засобів і суден.

Перегляд планів охорони суден здійснюється не рідше ніж один раз на п'ять років.

Розробка, схвалення та перегляд планів охорони суден здійснюється визнаною організацією у сфері охорони портів, портових засобів і суден із дотриманням вимог роботи з інформацією з обмеженим доступом відповідно до законодавства.

Інспектування суден, які мають право плавання під Державним Прапором України і на які поширюються вимоги, що визначені міжнародним законодавством з охорони суден, здійснюються визнаною організацією у сфері охорони портів, портових засобів і суден з метою:

підтвердження дотримання та чинності планів охорони суден;

видачі, відновлення, підтвердження Міжнародного свідоцтва про охорону судна (Тимчасового міжнародного свідоцтва про охорону судна).

Інспектування суден з метою підтвердження дотримання та чинності планів охорони суден та Міжнародного свідоцтва про охорону судна здійснюється не рідше ніж раз на рік.

Порядок проведення інспектувань суден щодо дотримання ними вимог охорони суден, затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та внутрішнього водного транспорту.

Порядок здійснення оцінок охорони суден, розробки, схвалення, перегляду, відкликання планів охорони суден, а також обов'язкові складові таких оцінок та планів охорони, видачі, відновлення та підтвердження Міжнародного свідоцтва про охорону судна (Тимчасового міжнародного свідоцтва про охорону судна), порядок встановлення рівнів охорони судна, критерії визначення загрози судна безпеці людей, суднам та майну, які є підставами для відмови у заході судна до порту, визначаються Міжнародним кодексом з охорони суден і портових засобів та Положенням про охорону портів, портових засобів і суден, затвердженим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

За порушення законодавства про охорону суден до посадових осіб судноплавних компаній застосовуються адміністративні штрафи за експлуатацію судна без плану охорони судна та/або Міжнародного свідоцтва про охорону судна (Тимчасового міжнародного свідоцтва про охорону судна).»;

2) статтю 79 доповнити частиною другою такого змісту:

«Капітан морського порту має право відмовити судну, на яке поширюються вимоги, визначені міжнародним законодавством з питань охорони суден, у заході

до порту у випадку, якщо судно несе безпосередню загрозу безпеці людей, суден та майну та відсутні інші можливості відвернути цю загрозу.».

2. У Законі України «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України, 2013 р., № 7, ст. 65 із наступними змінами):

1) частину першу статті 1:

після пункту 2 доповнити новими пунктами 2¹-2³ такого змісту:

«2¹) акт незаконного втручання – дія (у тому числі акт тероризму та піратства), що вчинена особою або групою осіб, що завдала шкоди життю та/або здоров'ю пасажирів та інших осіб, навколишньому природному середовищу, спричинила значні збитки постраждалим або створює загрозу настання таких наслідків;

2²) взаємодія судно/порт – взаємодія, яка відбувається, коли на судно прямо і безпосередньо поширюються дії, пов'язані з переміщенням осіб або вантажів, чи наданням портових послуг судну або з судна;

2³) визнана організація у сфері охорони портів, портових засобів і суден – призначена Кабінетом Міністрів України юридична особа, яка здійснює оцінку охорони та/або розробляє плани охорони портів, портових засобів та суден, та/або здійснює їх перегляд, та/або схвалення плану охорони суден, та/або інспектування суден відповідно до вимог глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, з поправками, Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів. Визнані організації у сфері охорони портів, портових засобів і суден повинні відповідати мінімальному рівню компетенції відповідно до частини В Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів.»;

після пункту 4 доповнити новим пунктом 4¹ такого змісту:

«4¹) координаційний центр з питань охорони портів, портових засобів і суден – цілодобово доступний контактний пункт для забезпечення цілодобового оперативного чергування і спостереження за станом захищеності та охорони портів, портових засобів і суден, прийому та обробки тривожних сигналів від судових систем тривожного сповіщення, установлених на суднах під Державним Прапором України, виконання інших завдань, що стосуються оперативного реагування у питаннях забезпечення охорони портів, портових засобів і суден;»;

після пункту 5 доповнити новим пунктом 5¹ такого змісту:

«5¹) морська безпека – елемент національної безпеки, який забезпечує постійно підтримуваний стан захищеності життєво-важливих інтересів особи, суспільства і держави від загроз актів незаконного втручання, в тому числі, піратства та тероризму, що негативно можуть вплинути на безперервне та безпечне функціонування суб'єктів і об'єктів морського та внутрішнього водного транспорту;»;

після пункту 9 доповнити новим пунктом 9¹ такого змісту:

«9¹) оператор портового засобу – суб'єкт господарювання, незалежно від форми власності, який експлуатує портовий засіб та має забезпечити розробку, впровадження і виконання плану охорони портового засобу;»;

після пункту 10 доповнити новими пунктами 10¹-10² такого змісту:

«10¹) план охорони порту, портового засобу – план, який розробляється з метою забезпечення вживання заходів із захисту порту, портового засобу й суден, людей, вантажу, вантажних транспортних одиниць і суднових запасів у межах порту, портового засобу від актів незаконного втручання;

10²) портовий засіб – окремо визначене місце, де відбувається взаємодія судно/порт та обслуговуються судна, які здійснюють міжнародні рейси. До портового засобу включаються райони території (термінали, комплекси, споруди, причали) та/або частини акваторії (підходи з моря, якірні стоянки, місця очікування), а також інші об'єкти інфраструктури, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;».

після пункту 11 доповнити новим пунктом 11¹ такого змісту:

«11¹) призначений орган – орган, який здійснює розгляд і схвалення оцінки охорони порту, портового засобу та плану охорони порту, портового засобу, відкликання схваленого плану охорони порту, портового засобу, видачу акта про відповідність портового засобу та його відкликання, підготовку повідомлень та сповіщень для Міжнародної морської організації, морських адміністрацій та відповідних органів держав прапора судна та прибережних держав відповідно до вимог глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, з поправками, Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів. Призначеним органом є центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського та внутрішнього водного транспорту;»;

2) у частині третій статті 2 після слів «річкові порти» доповнити словами та цифрами «(крім статті 10¹)»;

3) у статті 10:

у частині першій слова «, заgonи охорони морського порту» виключити; частину другу викласти в такій редакції:

«2. Служби морської безпеки створюються адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів та портовими операторами.

Порядок створення, основні завдання та функції, права і обов'язки, структура та організація роботи служб морської безпеки визначаються Положенням про охорону портів, портових засобів і суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та внутрішнього водного транспорту.»;

4) доповнити новою статтею 10¹ такого змісту:

«Стаття 10¹. Забезпечення охорони в морському порту та портовому засобі

1. Перелік морських портів, для яких проводиться оцінка охорони порту, розробляється план охорони порту і призначається посадова особа, відповідальна за охорону порту (офіцер охорони порту), та Перелік портових засобів, для яких проводиться оцінка охорони портового засобу, розробляється план охорони портового засобу і призначається посадова особа, відповідальна за охорону портового засобу (офіцер охорони портового засобу), та визначається оператор портового засобу, який забезпечує розробку, впровадження та виконання плану охорони портового засобу (далі – Перелік портових засобів), затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність на території портових засобів (оператори портових засобів) повинні звернутись до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та внутрішнього водного транспорту, з метою включення їх до Переліку портових засобів, а також дотримуватися та сприяти виконанню визначених законодавством вимог та процедур щодо забезпечення охорони портового засобу.

2. Морські порти, портові засоби повинні мати чинні схвалені призначеним органом план охорони порту, портового засобу, що розробляється на основі оцінки охорони порту, портового засобу, та за результатами інспектувань.

Перегляд планів охорони портів, портових засобів здійснюється не рідше ніж один раз на п'ять років.

Розробка, схвалення та перегляд оцінок охорони портів, портових засобів та планів охорони портів, портових засобів здійснюється із дотриманням вимог роботи з інформацією з обмеженим доступом відповідно до законодавства.

3. Портові засоби повинні мати акт про відповідність портового засобу, виданий призначеним органом.

4. Морські порти, портові засоби повинні мати призначену особу – офіцера охорони порту, портового засобу, відповідальну за впровадження та виконання планів охорони порту, портового засобу та за зв'язок і обмін інформацією з офіцерами охорони компанії та судна.

5. Для забезпечення реагування на виникнення загроз, пов'язаних із актами незаконного втручання, в тому числі піратства та тероризму, в морських портах, портових засобах застосовуються рівні охорони. Рівні охорони встановлюються призначеним органом як для морських портів, портових засобів в цілому, так і для окремих їх частин.

6. Впровадження заходів із захисту та охорони порту, портового засобу, передбачених планом охорони порту, портового засобу, підтверджується за результатами перевірки/інспектування центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського та внутрішнього водного транспорту.

Перевірки здійснюються під час заходів державного нагляду (контролю) відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» у терміни, визначені планами проведення заходів державного нагляду (контролю) центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та внутрішнього водного транспорту.

У випадку відсутності запланованих на відповідний рік заходів державного нагляду (контролю) у цей рік проводяться інспектування.

Інспектування портів, портових засобів здійснюється з метою:
підтвердження дотримання та чинності планів охорони;
видачі акта про відповідність портового засобу.

Інспектування портів, портових засобів з метою підтвердження дотримання та чинності планів охорони здійснюється не рідше ніж раз на рік, з урахуванням заходів державного нагляду (контролю).

Порядок проведення інспектувань морських портів, портових засобів щодо дотримання ними вимог охорони портів та портових засобів затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та внутрішнього водного транспорту.

7. Персонал морського порту, портового засобу повинен володіти відповідними знаннями та проходити підготовку, навчання та заняття з питань охорони портів, портових засобів та суден.

8. Порядок розробки, схвалення, перегляду, відкликання оцінок охорони портів, портових засобів, планів охорони портів, портових засобів, а також обов'язкові складові таких оцінок та планів охорони; видачі та відкликання актів про відповідність портового засобу; вимоги щодо рівня знань, порядку проходження підготовки, навчання та занять з питань охорони портів, портових засобів персоналу морського порту, портового засобу; порядок встановлення рівнів охорони порту та портових засобів; критерії визначення операторів портових засобів, які забезпечують розробку, впровадження та виконання планів охорони портових засобів; порядок створення координаційного центру з питань охорони портів, портових засобів і суден та взаємодії з ним; порядок створення, основні завдання та функції, права і обов'язки, структура та організація роботи служб морської безпеки визначаються Міжнародним кодексом з охорони суден і портових засобів та Положенням про охорону портів, портових засобів і суден, затвердженим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

9. За порушення законодавства про охорону портових засобів до посадових осіб операторів портових засобів застосовуються адміністративні штрафи за:

порушення вимог, визначених схваленим планом охорони портового засобу;
експлуатацію портового засобу без схваленого плану охорони портового засобу та/або акта про відповідність портового засобу, в тому числі після

закінчення терміну дії плану охорони портового засобу, або після відкликання схваленого плану охорони портового засобу та вилучення акта про відповідність портового засобу.

10. Інформація щодо переліку портових засобів, наявності у них оцінок і планів охорони портового засобу та актів про відповідність портового засобу, а також щодо їх відкликання вноситься призначеним органом до бази Глобальної інтегрованої інформаційної системи судноплавства Міжнародної морської організації.».

3. Частину третю статті 17 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2021 р., № __, ст. __) доповнити реченням такого змісту: «Забезпечення режиму охорони в річковому порту (терміналі) та портовому засобі здійснюється відповідно до Закону України «Про морські порти».».

4. У статті 16³ Закону України «Про транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 1994 р., № 51, ст. 446 із наступними змінами):

1) абзац вісімнадцятий частини першої викласти у такій редакції:

«проводить перевірки та інспектування морських портів і портових засобів щодо дотримання ними вимог міжнародного та національного законодавства щодо охорони портів, портових засобів;»;

2) абзац шістнадцятий частини другої викласти у такій редакції:

«проводить перевірки та інспектування річкових портів (терміналів) і портових засобів щодо дотримання ними вимог міжнародного та національного законодавства щодо охорони портів, портових засобів;».

5. Частину другу статті 2 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» (Відомості Верховної Ради України, 2007 р., № 29, ст. 389 із наступними змінами) після слів «за суднами» доповнити словами «та інспектування морських портів та річкових портів (терміналів) і портових засобів щодо дотримання ними вимог міжнародного та національного законодавства щодо охорони портів, портових засобів».

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності через два роки з дня його опублікування.

2. Кабінету Міністрів України протягом року з дня опублікування цього Закону:

- 1) привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;
- 2) забезпечити прийняття нормативно-правових актів, спрямованих на реалізацію цього Закону;
- 3) забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

ПОВІДОМЛЕННЯ

про оприлюднення проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо охорони портів, портових засобів та суден»

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо охорони портів, портових засобів та суден» розроблено на виконання пункту 1818 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»; пункту 39 Плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747 «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»).

Проектом акта передбачається внесення змін до Законів України «Про морські порти України», «Про внутрішній водний транспорт», «Про транспорт», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», Кодексу торговельного мореплавства України та доповнення їх новими нормами, що стосуються встановлення:

основних засад та принципів функціонування, впровадження та забезпечення в Україні охорони портів, портових засобів та суден;

базових загальних вимог щодо питань охорони портів, портових засобів та суден, передбачених міжнародними та європейськими нормативно-правовими актами;

засад державного управління та регулювання питань охорони портів, портових засобів та суден, законодавчого закріплення компетенції та основних повноважень державних органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів забезпечення охорони портів, портових засобів та суден;

відповідальності за порушення вимог законодавства щодо питань охорони морських портів, портових засобів та суден.

Розробником проєкту акта є Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури.

Проект акта розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури (www.mintrans.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проєкту акта прохання надавати на адресу Директорату з безпеки на транспорті, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14;



Директорат з безпеки на транспорті MIY IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

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