



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 в порядку, передбаченому статтею 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», надсилає на погодження проєкт Закону 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» (далі – проєкт Закону).

Просимо погодити проєкт Закону.

- Додатки: 1. Копія проєкту Закону на 13 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проєкту Закону на 22 арк. в 1 прим.
3. Копія повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Міністр Олександр Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

ID 1111250

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 УРСР, 1971 р., додаток до № 50, ст. 375) після слів «тимчасових і сезонних працівників,» доповнити словами «осіб, які є членами екіпажів морських торговельних суден,».

2. У Кодексі торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., №№ 47 – 52, ст. 349):

1) статтю 10 доповнити новою частиною третьою такого змісту:

«У випадках, встановлених міжнародними договорами України з питань мореплавства, суднам, що зареєстровані в Україні може бути надано звільнення від виконання вимог відповідних міжнародних договорів України у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.»;

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

«1) у розділі II «Судно» (за винятком статті 40) та розділі III «Екіпаж судна» – 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;»;

3) статтю 35 після частини четвертої доповнити новою частиною п'ятою такого змісту:

«На судні валовою місткістю 500 одиниць та більше (крім риболовних суден) має бути свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплаванні, яка складається із двох частин. Частина I

зазначеної декларації складається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського транспорту, а частина II – судновласником і засвідчується визнаною організацією.».

У зв'язку з цим частини п'яту та шосту вважати відповідно частинами шостою та сьомою;

4) у статті 38:

доповнити новою частиною третьою такого змісту:

«Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплаванні видає визнана організація, уповноважена на це двостороннім договором, укладеним такою організацією з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту за результатами огляду. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплаванні видається на строк, що не перевищує п'яти років з обов'язковим оглядом, який проводиться протягом третього року після видачі даного свідоцтва. Порядок видачі, призупинення дії, відновлення дії, скасування свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні та доданої до нього декларації про дотримання трудових норм у морському судноплаванні встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.».

У зв'язку з цим частини третю - дев'ятнадцяту вважати відповідно частинами четвертою - двадцятою;

абзаци другий – четвертий частини дев'ятої викласти в такій редакції:

«для нафтових танкерів та танкерів-хімовозів – 2,5 прожиткового мінімуму, встановленого для працевдатних осіб на 1 січня відповідного календарного року;
для суховантажних – 1,4 прожиткового мінімуму, встановленого для працевдатних осіб на 1 січня відповідного календарного року;
для інших суден – 0,9 прожиткового мінімуму, встановленого для працевдатних осіб на 1 січня відповідного календарного року.»;

абзац п'ятий частини дев'ятої виключити;

5) статтю 40 викласти в 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 в морські порти України суднових документів, передбачених міжнародним договором України, підлягає більш детальній перевірці в порядку,

встановленому цим міжнародним договором України та статтею 90 цього Кодексу.»;

6) статтю 48 викласти в такій редакції:

«Стаття 48. Правове становище екіпажу судна

Правове становище екіпажу українського судна, 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 – восьмій статті 54, в абзаці сьомому та восьмому частини четвертої і частині шостій статті 54¹, в статті 54², частині восьмій 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 іноземному судні, яке 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.»;

7) статтю 52 викласти в 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. Члени екіпажу, для яких Міжнародною конвенцією про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року встановлені обмеження за віком, повинні відповідати цим обмеженням. Особи віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які навчаються у закладах освіти у відповідній галузі професійної діяльності, можуть залучатися до роботи на судні для проходження виробничого навчання та практики, але не більш як на чотири години протягом дня. Такі особи не можуть залучатися до роботи в нічний час доби, який охоплює період не менше дев'яти годин, що починається не пізніше півночі й закінчується не раніше п'ятої години ранку.

Перелік медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до роботи у складі екіпажу морського судна, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я.

З метою допуску моряків для роботи у складі екіпажу судна, проводяться їх попередній та періодичний медичні огляди. Порядок і періодичність проведення медичних оглядів та їх обсяг в залежності від віку членів екіпажу, перелік медичних закладів, які проводять ці огляди, а також форма і строк дії медичного свідоцтва моряка визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

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 України.

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 додержанням 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 успішно завершив курс підготовки, що відповідає вимогам Правила VI/4 Глави VI Додатка до Міжнародної Конвенції про підготовку і 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.»;

8) статтю 54 доповнити новими частинами третьою – п'ятою такого змісту:

«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.

Суб'єкти господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном повинні відповідати вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками.

Порядок надання послуг з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден за кордоном затверджуються Кабінетом Міністрів України відповідно до Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками.»;

9) 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, колективною угодою, норми яких є обов'язковими, є недійсними.

У трудовому договорі (контракті) обов'язково зазначаються:

прізвище, власне ім'я, по батькові (за наявності) 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 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.

Тривалість робочого часу для члена екіпажу судна не може перевищувати 48 годин на тиждень.

Щорічна основна відпустка надається члену екіпажу судна тривалістю не менш як 30 календарних дні за відпрацьований робочий рік, який відлічується з дня укладення трудового договору (контракту).

На судні мають зберігатися копії колективних договорів, угод, трудових договорів з членами екіпажу судна. Положення колективних договорів, угод, трудових договорів з членами екіпажу судна, 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, угодою змінами і доповненнями до них.

Трудовий договір з членом екіпажу судна залишається чинним, доки моряк перебуває в полоні на борту судна або перебуває у іншому місці в наслідок загибелі судна або пропажі його безвісти, піратства, угону або захоплення, незалежно від того, чи пройшла дата, визначена для його припинення, або від того, чи заявила будь-яка із сторін про 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 внутрішнього водного транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері праці, зайнятості населення та трудової міграції.»;

8) 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 або пропажі його безвісти, піратства, угону або захоплення;

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 внутрішнього водного транспорту. Такі акти повинні бути доступними для ознайомлення також у перекладі англійською мовою.»;

9) статтю 56 після частини третьої доповнити новими частинами четвертою та п'ятою такого змісту:

«Під аварійною морською подією у цьому Кодексі розуміється подія, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, і яка спричинила, або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна, або втрату його морехідного стану, або забруднення навколишнього природного середовища.

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 частину четверту вважати частиною шостою;

10) у статті 57:

пункт 3 частини першої викласти у такій редакції:

«3) безпечні умови і режим праці та відпочинку, а також умови проживання, соціально-побутового та столового обслуговування на судні»;

доповнити новими частинами третьою – десятою такого змісту:

«Капітан судна або під його керівництвом інша уповноважена судовласником особа регулярно проводить перевірки відповідності умов праці, проживання та обслуговування членів екіпажу судна вимогам законодавства і міжнародних договорів України. За результатами таких перевірок складаються відповідні акти, які направляються судовласнику 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 (або) капітану відповідного морського порту 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, проживання та обслуговування членів екіпажу судна. Порядок подання і розгляду скарг визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. Капітан судна забезпечує кожного члена екіпажу судна примірником такого порядку.

Подання скарги капітану судна та (або) капітану морського порту 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.

Капітан судна та/або капітан відповідного морського порту, органи, які здійснюють державний нагляд (контроль) у відповідних сферах, забезпечують захист конфіденційності скарг, зроблених членами екіпажу судна.

Судовласник 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 витрат здійснюється судовласником шляхом виплати членові екіпажу судна у порядку та розмірах, встановлених законодавством України, колективним договором, колективною угодою, норми яких є обов'язковими, 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) 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 середніх заробітних плат члена екіпажу у разі втрати працездатності та не менше 60 середніх 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 виплачує допомогу на поховання у разі смерті члена екіпажу судна у період перебування в трудових відносинах із судновласником особою, яка здійснила поховання, та має право на фінансування цієї допомоги за рахунок коштів Фонду соціального страхування України у порядку, визначеному Законом України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування.»;

11) 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 внутрішнього водного транспорту.»;

12) статтю 90 викласти у такій редакції:

«Стаття 90. Контроль за суднами у морському порту

На кожному судні перед виходом у море здійснюється перевірка наявності передбачених міжнародними договорами та законодавством України судових документів, а також документів, що стосуються складу, кваліфікації, умов праці, проживання та обслуговування екіпажу.

У разі відсутності необхідних документів, наявності достатніх підстав вважати, що судно не відповідає вимогам безпеки мореплавства, а також у випадках, що передбачені міжнародними договорами України, уповноважена посадова особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту, має провести його первинну перевірку.

За наявності підстав вважати фактичний стан судна, його обладнання, склад і кваліфікацію екіпажу, умови праці, проживання та обслуговування членів екіпажу, такими, що не відповідають судовим документам, району плавання, складу екіпажу, іншим умовам експлуатації судна, які встановлені міжнародними договорами та законодавством України, судно підлягає більш детальній перевірці.

При виявленні під час перевірок недоліків, які загрожують судну, життю і здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу, особа, уповноважена здійснювати контроль, повинна заборонити подальшу експлуатацію судна або його вихід у море. Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу та доступну судноремонтну верф.

Про заборону експлуатації або виходу судна у море центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту, негайно повідомляє судовласнику або його морському агенту. Якщо така заборона стосується іноземного судна, інформація про це надається також адміністрації держави прапору цього судна.

Порядок і періодичність проведення перевірок, підстави для перевірок, прийняття рішень стосовно затримання, заборони експлуатації судна або надання йому можливості пройти на найближчу та доступну судноремонтну верф, вимоги до осіб, уповноважених здійснювати перевірки, їх обов'язки встановлюються Правилами контролю морських суден, які розробляються відповідно до міжнародних договорів України та затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

При здійсненні будь-яких заходів з контролю суден в морському порту особи, уповноважені здійснювати контроль, повинні докласти усіх можливих зусиль з метою уникнення невинуватеної затримки або відстрочки відходу судна з морського порту.

Особливості здійснення перевірки суден внутрішнього плавання встановлюються Законом України «Про внутрішній водний транспорт».»;

13) у статті 91:

після частини першої доповнити новою частиною другою такого змісту:

«Порядок надання капітаном морського порту дозволу на вихід з порту, оформлення приходу та виходу судна в/з морського порту, який розробляється відповідно до міжнародних договорів України та затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту».

У зв'язку з цим частини другу - шосту вважати відповідно частинами третьою - сьомою;

пункт «а» частини третьої викласти в такій редакції:

«а) заборони експлуатації або виходу в море судна уповноваженою посадовою особою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту;»;

пункт «г» частини третьої викласти в такій редакції:

«г) прийнятого уповноваженими державними органами в установленому законом порядку рішення про затримку судна.»;

14) статтю 242 викласти в такій редакції:

«Стаття 242. Об'єкти страхування

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 судовласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховання).

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

Страхова сума відповідальності судовласника за залишення моряка без допомоги має покривати:

1) несплачену заробітну плату та інші виплати, які судовласник повинен виплатити моряку згідно з його трудовим договором (контрактом), 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, необхідним для виживання на борту судна паливом, необхідну медичну допомогу, а також будь-які інші обґрунтовані витрати або витрати, пов'язані з дією або бездіяльністю

судновласника, кваліфікованими як залишення моряка без допомоги до його прибуття у місце репатріації відповідно до умов договору (контракту).

Моряк вважається залишеним без допомоги у разі, якщо в порушення вимог Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, 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, 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 двох і більше місяців.

Страхове свідоцтво (поліс, сертифікат) 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.

Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.

Договори морського страхування із страхувальниками-резидентами та договори 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.»;

3. Частину другу статті 23 Закону України «Про зайнятість населення» (Відомості Верховної Ради України, 2013 р., № 24, ст. 243; 2019 р., № 47, ст. 310) доповнити 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.».

II. Прикінцеві положення

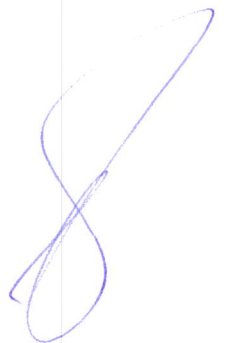
1. Цей Закон набирає чинності з дня набрання чинності Законом України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплавстві, з поправками» та вводиться в дію через дванадцять місяців з дня набрання ним чинності, крім пункту 2 розділу II цього Закону, який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

забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

Голова Верховної Ради України

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop that crosses itself, resembling a cursive 'S' or '8'.

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 у морському судноплаванні, з поправками»

I. Визначення проблеми

Україна є членом Міжнародної організації праці (МОП) з 1954 року.

Ключовим елементом співпраці України з МОП є реалізація Програми гідної праці, яку було підписано Міністерством соціальної політики України разом з МОП у квітні 2012 року.

Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (далі – Конвенція МОП) є єдиним комплексним актом, що охоплює всі сучасні норми існуючих міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплаванні, а також основні принципи, що містяться в інших міжнародних конвенціях про працю.

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 у морському судноплаванні, з поправками» (далі – проект акта) обумовлене необхідністю приведення національного законодавства у відповідність із вимогами Конвенції МОП.

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.

Конвенція МОП прийнята на 94-й сесії Генеральної конференції міжнародної МОП у м. Женеві 23 лютого 2006 року та набрала чинності в серпні 2013 року. Поправки до неї затверджені на 103 сесії Міжнародної конференції МОП 11 червня 2014 року, на 105 сесії Міжнародної конференції МОП 09 червня 2016 року та на 107 сесії Міжнародної конференції МОП 05 червня 2018 року.

Конвенція МОП прийнята з метою заміни та зведення положень 37 конвенцій в один документ, які приймалися в сфері праці моряків починаючи з 1920 року, і враховує рекомендації, які надавалися до них.

Основною метою Конвенції МОП є створення міжнародних стандартів праці шляхом заохочення економічних і соціальних програм, що включають базові права людини, професійне зростання, соціальне забезпечення, умови праці, професійну безпеку, охорону здоров'я й трудові відносини.

Положення Конвенції МОП включають в себе мінімальні вимоги до:

умов перебування на борту судна (розміри кают, раціон харчування, медичне обслуговування, час роботи та відпочинку, тощо);

умов зайнятості (гарантія виплати заробітної плати, право на відпустку, умови та принцип нарахування заробітної плати доводяться до моряка до підписання контракту (трудового договору) та міститься безпосередньо в контракті, можливість дострокового розірвання контракту з боку моряка, тощо);

соціального захисту моряків (страхування життя і здоров'я, гарантії репатріації, забезпечення дозвілля, забезпечення компенсацій у разі виробничого травматизму тощо).

Також, положення Конвенції МОП, спрямовані на підвищення 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, встановлення належних вимог щодо посередництва у працевлаштуванні за кордоном, тощо.

Метою прийняття Конвенції МОП 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.

На даний час, відповідно до інформації, розміщеної на офіційному вебсайті Міжнародної організації праці, до Конвенції МОП приєдналися близько 96 країн світу, частина загального тоннажу світового флоту яких перевищує 91 відсоток.

Питання ратифікації Конвенції є зобов'язанням України, що випливає з Угоди про асоціацію з ЄС, а саме пункту 1848 (2) 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, що в свою чергу має євроінтеграційне значення.

Крім того, пунктами 142 та 143 Плану законопроектної роботи Верховної Ради України на 2021 рік, затвердженого постановою Верховної Ради України від 02.02.2021 № 1165-ІХ, передбачені заходи щодо виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для ратифікації Конвенції.

Для ратифікації Конвенції необхідно виконати внутрішньодержавні процедури відповідно до пунктів «б» та «е» частини другої статті 9 Закону України «Про міжнародні договори України».

Станом на сьогодні Конвенцію ратифікували більше 100 країн світу, на морських судах під прапорами яких працюють більш ніж 150 тисяч моряків-громадян України. Україна є одним із світових лідерів за кількістю моряків, які працюють на міжнародному морському ринку праці. Щороку завдяки праці українських моряків в світовому торговельному судноплаванні в Україну надходить орієнтовно по 1,5-2 млрд. доларів США, які є суттєвим внеском в національну економіку.

В той же час деякі країни, які ратифікували Конвенцію, внесли в свої національні законодавчі акти положення стосовно заборони працевлаштування на судах під своїми прапорами моряків з країн, які не ратифікували Конвенцію. Це створює бар'єри для працевлаштування українських моряків.

Крім того, Конвенцією передбачено, що судно, що не має при заходженні в порти країни, яка ратифікувала Конвенцію, судових документів, передбачених Конвенцією, підлягає обов'язковій більш детальній перевірці, що призводить до додаткових затримань та ускладнень для українських суден в іноземних портах.

До морських портів України щорічно здійснюється понад 12000 заходів морських суден, що створює для України додаткову необхідність забезпечення захисту трудових і соціальних прав моряків незалежно від прапора судна, національності моряків або інших факторів.

Таким чином, питання ратифікації Конвенції та імплементації її положень до національного законодавства набувають великого суспільного значення, оскільки вирішення цих питань 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, а також збереже значний валютний внесок в національну економіку.

Саме з цією метою й розроблено проєкт акта.

Результатом ратифікації Конвенції також буде приведення порядку найму та працевлаштування громадян України на суднах під Державним Прапором України до сучасних міжнародних стандартів, запроваджених МОП, членом якої є Україна, зокрема щодо надання безоплатно послуг за наймання членів екіпажу на судна.

Проєктом акта передбачено видачу суднам відповідно до Конвенції свідоцтв про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплаванні, яка складається із двох частин. Частина I зазначеної декларації складається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського транспорту, а частина II – судновласником і засвідчується визнаною організацією.

Проєкт акта передбачає внесення змін до законодавчих актів України з метою їх приведення у відповідність із вимогами Конвенції, а саме до Кодексу торговельного мореплавства України, Кодексу законів про працю України, Закону України «Про зайнятість населення».

Крім того, проєктом акта передбачається внесення змін до деяких законодавчих актів України з метою приведення у відповідність із нещодавно прийнятими актами законодавства, а також у відповідність із Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 року.

Відповідно до Закону України «Про міжнародні договори України» проєкт акта має подаватися до Верховної Ради України одночасно із проєктом Закону України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками».

Очікуваними перевагами нового нормативного регулювання є покращення соціального захисту моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, гідну заробітну плату, репатріацію та медичне обслуговування, тощо.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкти господарювання,	+	

у тому числі суб'єкти малого підприємництва		+
---	--	---

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами.

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

запровадження на національному рівні вимог щодо соціального захисту та створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, гідну заробітну плату, відпустку, репатріацію, охорону здоров'я, медичне обслуговування на судні та на березі, тощо;

виконання пунктів 142 та 143 Плану законопроектної роботи Верховної Ради України на 2021 рік, затвердженого постановою Верховної Ради України від 02.02.2021 № 1165-IX, щодо виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для ратифікації Конвенції;

забезпечення виконання пункту 1848 (2) 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, що в свою чергу має євроінтеграційне значення.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутність законодавчого врегулювання питання щодо приєднання до Конвенції призведе до: <ul style="list-style-type: none"> - ускладнень у працевлаштуванні українських моряків у зв'язку з тим, що національні законодавчі акти деяких країн, які ратифікували Конвенцію, забороняють працевлаштування на судах під своїми прапорами моряків з країн, які не ратифікували Конвенцію; - ризиків затримання та додаткових ускладнень для українських суден в іноземних портах за рахунок того, що судна, що не мають судових документів, передбачених Конвенцією, підлягають обов'язковій більш детальній перевірці при заходженні в порти країни, яка ратифікувала Конвенцію; - унеможливлення виконання міжнародних зобов'язань, прийнятих Україною в рамках Угоди про асоціацію Україна-ЄС;

	- негативного іміджу України у світі, враховуючи ситуацію, що більшість країн-членів МОП вже приєдналися до Конвенції
Альтернатива 2. Прийняття Закону України	<p>Дозволить встановити:</p> <ul style="list-style-type: none"> - основні сучасні норми чинних міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплавстві, а також основні принципи, які містяться в інших міжнародних конвенціях про працю; - умови щодо покращення соціального захисту та створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, гідну заробітну плату, репатріацію, охорону здоров'я, медичне обслуговування на судні та на березі, кар'єрний ріст тощо; - виконання міжнародних зобов'язань України перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію Україна-ЄС.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	<p>1) Витрат державного бюджету з не передбачається.</p> <p>2) Вірогідні додаткові витрати у разі затримок українських суден державних компаній в іноземних портах з приводу відсутності документів про відповідність Конвенції.</p>
Альтернатива 2. Прийняття Закону України	<p>1) Покращення соціального захисту та створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, гідну заробітну плату, відпустки, репатріацію,</p>	<p>1) Витрати державного бюджету з не передбачається.</p> <p>2) Зменшення витрат</p>

	<p>охорону здоров'я, медичне обслуговування, кар'єрний ріст;</p> <p>2) Як наслідок – підвищення рівня безпеки судноплавства;</p> <p>3) Відсутність ускладнень у працевлаштуванні українських моряків внаслідок того, що національні законодавчі акти деяких країн, які ратифікували Конвенцію, забороняють працевлаштування на суднах під своїми прапорами моряків з країн, які не ратифікували Конвенцію;</p> <p>4) Вилучення ризиків затримання та додаткових ускладнень для українських суден в іноземних портах за рахунок того, що судна, що не мають судових документів, передбачених Конвенцією, підлягають обов'язковій більш детальній перевірці при заходженні в порти країни, яка ратифікувала Конвенцію;</p> <p>5) Виконання міжнародних зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС.</p>	<p>судновласників державних компаній у зв'язку із відсутністю ризиків затримання та додаткових ускладнень для українських суден в іноземних портах за рахунок того, що судна будуть мати судові документи, передбачені Конвенцією та не будуть підлягати обов'язковій більш детальній перевірці в портах.</p>
--	---	---

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Ризики втрати робочого місця внаслідок відмови у працевлаштуванні українських моряків за рахунок законодавчих обмежень щодо працевлаштування на суднах прапору виключно громадян країн, яка приєдналася до Конвенції.
Альтернатива 2. Прийняття Закону України	1) Створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та	Витрати відсутні, оскільки послуги за наймання членів екіпажу на судна надаються безоплатно.

	<p>життя на борту судна, гідну заробітну плату, відпустки, репатріацію, охорону здоров'я, медичне обслуговування в порту та на березі, кар'єрний ріст.</p> <p>2) Підвищення конкурентоспроможності українських моряків за рахунок вилучення обмежень щодо громадянства країни, яка не приєдналася до Конвенції.</p> <p>3) Фінансове забезпечення судновласника, достатнє для покриття витрат на репатріацію.</p>		
--	--	--	--

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	144	542	0	0	686*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	21	79	0	0	100

*Кількість кріюінгових компаній – суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, за даними Державного центру зайнятості (<https://www.dcz.gov.ua/storinka/perelik-subyektiv-gospodaryuvannya>)

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	1) У разі втрати робочих місць внаслідок відмови у працевлаштуванні українських моряків за

		<p>рахунок законодавчих обмежень щодо працевлаштування на суднах прапору виключно громадян країн, яка приєдналася до Конвенції збитки можуть сягати сотень мільйонів доларів США;</p> <p>2) У разі незабезпечення умов для навчання та кар'єрного росту моряка можуть втратити роботу тисячі українських моряків, збитки можуть сягати сотень мільйонів доларів США;</p> <p>3) В разі зменшення попиту на українських моряків зменшиться також прибутковість суб'єктів господарювання, що здійснюють працевлаштування моряків, збитки за рахунок зменшення виплат судновласниками можуть сягати сотень тисяч доларів США;</p>
Альтернатива 2. Прийняття Закону України	Стала робота з посередництва у працевлаштуванні моряків без обмежень	Відсутні

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	0
Альтернатива 2. Для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва сумарні витрати не передбачені	0

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	5	10	0	0	15*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	34	66	0	0	100

* Кількість судновласників – суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва (судноплавні компанії станом на 11.08.2021), на яких буде поширено регулювання за інформацією Класифікаційного товариства «Регістр судноплавства України», а також за даними Державного суднового Реєстру України.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	0
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	1 444 648

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Ефективним способом досягнення поставленої мети є прийняття регуляторного акта, реалізація якого дозволить забезпечити вільне працевлаштування українських моряків на судах іноземних судновласників та забезпечити права моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, гідну заробітну плату, відпустку, репатріацію, охорону здоров'я, медичне обслуговування на судні та на березі, кар'єрний ріст тощо.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття Закону України	4	Цілі державного регулювання будуть досягнені повною мірою

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтуван ня відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Збереження чинного регулювання Для держави: Відсутні	Витрати держави: 1) зниження рівня безпеки під час експлуатації морського транспорту. 2) невиконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію Україна-ЄС.	Відсутність законодавчог о регулювання не забезпечить досягнення поставлених цілей
	Для громадян: Відсутні	Для громадян: 1) Ризики втрати заробітної плати за рахунок ускладнень у працевлаштуванні. 2) Невідповідність умов роботи та життя на судах сучасним вимогам.	
	Для суб'єктів господарювання: Відсутні	Для суб'єктів господарювання: I. Підприємства з посередництва у працевлаштуванні моряків: 1) В разі зменшення попиту на українських моряків зменшиться	

		<p>також прибутковість суб'єктів господарювання, що здійснюють працевлаштування моряків, збитки за рахунок зменшення виплат судновласниками, можуть сягати сотень тисяч доларів США.</p> <p>II. Для судновласників: 1) Ризики затримання та додаткових ускладнень для українських суден в іноземних портах за рахунок того, що судна, які не мають судових документів, передбачених Конвенцією, підлягають обов'язковій більш детальній перевірці при заходженні в порти країни, яка ратифікувала Конвенцію 2) Падіння кваліфікації плавскладу за рахунок невиконання норм щодо підготовки, кар'єрного росту та відсутності контролю за плавстажем моряків.</p>	
Альтернатива 2. Прийняття Закону України	Для держави: - підвищення рівня безпеки судноплавства завдяки створення гідних умов для моряків, регулювання та контролю за робочим часом та	Додаткові витрати можуть виникати у зв'язку з можливою необхідністю модернізації Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення цілі державного регулювання шляхом встановлення вимог щодо

	<p>часом відпочинку; - зменшення витрат судновласників державних компаній за рахунок відсутності ризиків затримання та додаткових ускладнень для українських суден в іноземних портах за рахунок того, що судна будуть мати судові документи, передбачені Конвенцією та не будуть підлягати обов'язковій більш детальній перевірці в портах</p> <p>3) Виконання міжнародних зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію Україна-ЄС.</p> <p>4) Підвищення іміджу України як одного з найбільших постачальників кваліфікованих моряків на світовий морський ринок праці.</p>	<p>зайнятості населення та трудової міграції</p>	<p>працевлаштування українських моряків відповідно до вимог Конвенції</p>
--	---	--	---

	<p>Для громадян:</p> <p>1) Вільне працевлаштування українських моряків на суднах іноземних судновласників та забезпечення права моряків на безпечні та гідні умови праці і життя на борту судна, гідну заробітну плату, відпустку, репатріацію, охорону здоров'я, медичне обслуговування на судні та на березі, кар'єрний ріст тощо.</p> <p>2) Безкоштовність надання послуг з працевлаштування.</p> <p>3) Підвищення конкурентоспроможності українських моряків за рахунок вилучення обмежень щодо громадянства країни, яка не приєдналася до Конвенції.</p> <p>4) Вирішення питань щодо репатріації моряків.</p> <p>5) Фінансове забезпечення</p>		
--	---	--	--

	<p>судновласника, достатнє для покриття витрат на репатріацію моряків.</p> <p>б)Можливість подавати скарги щодо порушень безпечних умов праці, які мають бути розглянуті капітаном на судні та інспекторами на березі.</p>		
	<p>Для суб'єктів господарювання:</p> <p>I. Підприємства з посередництва у працевлаштуванні моряків:</p> <p>1) Стала робота з посередництва у працевлаштуванні моряків без обмежень, пов'язаних з неприєднанням України до Конвенції.</p> <p>II. Для судновласників:</p> <p>1)Зменшення витрат судновласників державних компаній за рахунок відсутності ризиків затримання та додаткових ускладнень для</p>		

	<p>українських суден в іноземних портах за рахунок того, що судна будуть мати судові документи, передбачені Конвенцією та не будуть підлягати обов'язковій більш детальній перевірці в портах.</p> <p>2) Підвищення рівня безпеки судноплавства за рахунок забезпечення членів екіпажів усіма необхідними умовами праці та відпочинку.</p>		
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Переваги відсутні, проблема буде існувати.	<p>1) Ускладнення у працевлаштуванні українських моряків внаслідок того, що національні законодавчі акти деяких країн, які ратифікували Конвенцію, забороняють працевлаштування на суднах під своїми прапорами моряків з країн, які не ратифікували Конвенцію;</p> <p>2) Вірогідні додаткові витрати у разі затримок</p>

		українських суден в іноземних портах з приводу відсутності документів про відповідність Конвенції. 3) Невідповідність умов роботи та життя на суднах сучасним вимогам. 4) Як наслідок – підвищення ризиків порушень вимог безпеки судноплавства.
Альтернатива 2. Прийняття Закону України	1) Створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, гідну заробітну плату, відпустки, репатріацію, охорону здоров'я, медичне обслуговування в порту та на березі, кар'єрний ріст. 2) Підвищення конкурентоспроможності українських моряків за рахунок вилучення обмежень щодо громадянства країни, яка не приєдналася до Конвенції.	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

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

Для забезпечення розв'язання визначеної проблеми необхідно прийняти 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 судноплавстві, з поправками» одночасно із Законом України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками».

Прийняття цього Закону дозволить суб'єктам господарювання (судновласникам) отримувати міжнародне свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплавстві.

Крім того, це дозволить укладати трудові договори (контракти) з членами екіпажу суден, забезпечувати репатріацію членів екіпажів суден з компенсацією усіх витрат, здійснювати оплати щодо медичного обслуговування, страхування тощо відповідно до вимог Конвенції.

Суб'єкти господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден, зможуть отримувати ліцензії на діяльність, забезпечувати безкоштовне працевлаштування моряків, надання інформації про працевлаштування членів екіпажів морських торговельних суден до Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції.

Фізичним особам – морякам будуть створені справедливі умови зайнятості, забезпечення прав моряків на гідні умови праці та життя на борту судна, гідну заробітну плату, відпустку, репатріацію, охорону здоров'я, медичне обслуговування на судні та на березі, кар'єрний ріст тощо, а також будуть усунені перешкоди, пов'язані з тим, що Україною не ратифіковано Конвенцію.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання для органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання, а саме Державної служби морського та річкового транспорту України здійснено згідно з Додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (додається).

Тест малого підприємництва (М-Тест) не розроблявся, так як судновласники та суб'єкти господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні членів екіпажів суден, не є мікро - та малими підприємствами.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі, що надасть можливість розв'язати проблему та повністю досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозованими значеннями показників результативності регуляторного акта є:

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

кількість виданих свідоцтв про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні та декларацій про дотримання трудових норм у морському судноплаванні;

кількість коштів, отриманих за видачу свідоцтв про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні та декларацій про дотримання трудових норм у морському судноплаванні;

кількість виданих страхових свідоцтв (страхових полісів, сертифікатів) відповідальності судновласника;

кількість укладених трудових договорів (контрактів) з моряками;

кількість репатрійованих моряків;
кількість здійснених оглядів суден для визначення відповідності вимогам Конвенції;
кількість звернень від громадян, пов'язаних з впровадженням дії регуляторного акта.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень проекту акта - середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднені шляхом розміщення на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність» з метою отримання зауважень та пропозицій від фізичних та юридичних осіб.

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися Державною службою морського та річкового транспорту України.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься на основі статистичних даних, через рік після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії цього акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через два роки з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватимуться раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта. Установлені кількісні значення показників результативності дії акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2021 р.

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

До розрахунку витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва були взято до уваги:

кількість суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва взято за даними Класифікаційного товариства «Регістр судноплавства України», а також за даними Державного судового Реєстру України - 15 суб'єктів.

Вартість отримання свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплавстві приблизно 40 500 грн.:

$(100 \text{ суден} \times 40\,500 \text{ грн.} = 4\,050\,000 \text{ грн}) = 4\,050\,000 \text{ грн} / 15 \text{ суб'єктів} = 270\,000 \text{ грн}$ витрат у середньому на одного суб'єкта великого господарювання.

Також, суб'єкти господарювання здійснюють витрати один раз на п'ять років на отримання послуг, з проведення проміжної перевірки (в період між другою та третьою річницями після видачі про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплавстві), приблизно 20 000 грн. за одне судно \times 1 раз на 5 років. $100 \text{ суден} \times 20\,000 \text{ грн} = 2\,000\,000 \text{ грн}$.

Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду, а саме за послуги Класифікаційного товариства «Регістр судноплавства України» під час здійснення огляду судна становлять вісім нормо годин на перевірку кожного судна, вартість 156 грн одна норма година. Тобто 1248 грн на кожне судно. Враховуючи, що у 1-го суб'єкта господарювання великого підприємництва (із 5) у наявності в середньому по 3 судна, витрати на одного такого суб'єкта становлять 3744 грн (2 рази на 5 років).

Враховуючи, що у 1-го суб'єкта господарювання середнього підприємництва (із 10) у наявності в середньому по 2 судна, витрати на одного такого суб'єкта становлять 2496 грн (2 рази на 5 років).

Порядковий номер	Витрати	За рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів,	Відсутні	Відсутні

	виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень		
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Суб'єкти великого підприємництва 1872 грн. Суб'єкти середнього підприємництва 1248 грн.	3744 грн. 2496 грн.
5	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	Суб'єкти великого підприємництва 40 500 грн. Суб'єкти середнього підприємництва 40 500 грн.	60 500 грн. 60 500 грн.
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	Суб'єкти великого підприємництва 42372 грн.	64244 грн.

		Суб'єкти середнього підприємництва 41748 грн.	62996 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Суб'єкти великого підприємництва 5 Суб'єкти середнього підприємництва 10	Суб'єкти великого підприємництва 7 Суб'єкти середнього підприємництва 15
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Суб'єкти великого підприємництва 211860 грн Суб'єкти середнього підприємництва 417480 грн	Суб'єкти великого підприємництва 449708 грн Суб'єкти середнього підприємництва 994940 грн

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

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	Суб'єкти великого підприємництва 1872 грн.	Відсутні	Суб'єкти великого підприємництва 1872 грн.	Суб'єкти великого підприємництва 3744 грн.

(контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)	Суб'єкти середнього підприємництва 1248 грн.		Суб'єкти середнього підприємництва 1248 грн.	Суб'єкти середнього підприємни цтва 2496 грн.
Витрати на отримання адміністративни х послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обо в'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Суб'єкти великого підприємництва 40 500 грн. Суб'єкти середнього підприємництва 40 500 грн.	Відсутні	Суб'єкти великого підприємництва 40 500 грн. Суб'єкти середнього підприємництва 40 500 грн.	Суб'єкти великого підприємни цтва 60 500 грн. Суб'єкти середнього підприємни цтва 60 500 грн.

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Пошук

Для людей з порушенням зору

Про нас Діяльність Галузі Бізнесу Громадянам та громадськості Євроінтеграція Проектні офіси EN

Оголошення 2 Вересня 2021, 12:41

Версія для друку

Повідомлення про оприлюднення проекту Закону 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»
2 Вересня 2021, 12:41

Оголошення Регуляторна діяльність Повідомлення про оприлюднення

Проект Закону 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» (далі – проект акта) розроблено з метою виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для ратифікації Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками (далі – Конвенція), відповідно до пунктів «б» та «в» частини другої статті 9 Закону України «Про міжнародні договори України».

Метою прийняття Конвенції визначено створення єдиного погодженого акта, що охоплює настільки, наскільки це є можливим, усі сучасні норми міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплаванні, 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.

Зуваження та пропозиції до проекту акта можуть надсилатися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 днів з дня оприлюднення до Директорату реформування морської та річкової галузі Міністерства Інфраструктури України на адресу: пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135 або в електронному вигляді на електронну адресу: zaprosenko@mti.gov.ua.

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з

Поділіться сторінкою

- За галузями
 - Автомобільний та міський транспорт
 - Дорожнє господарство
 - Залізничний транспорт
 - Водний транспорт
 - Авіатранспорт
 - Поштовий зв'язок
- За темами
 - Безпека на транспорті
 - Аналitика
 - Відкриті дані
 - Громадська рада
 - Дозволи
 - Дорадчі органи
 - Євроінтеграція
 - Регуляторна діяльність