



**ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ**  
**(ДРС)**

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40  
E-mail: [inform@drs.gov.ua](mailto:inform@drs.gov.ua), Сайт: [www.drs.gov.ua](http://www.drs.gov.ua), код згідно з ЄДРПОУ 39582357

від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ на № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

**Міністерство охорони здоров'я  
України**

*Щодо проекту регуляторного акта*

Державна регуляторна служба України за результатами розгляду звернення Професійної спілки робітників морського транспорту України від 12.09.2022 № 01-070, яким були надані пропозиції до проекту наказу Міністерства охорони здоров'я України «Про затвердження нормативно-правових актів щодо медичного обслуговування на борту суден» (далі – проект наказу), повідомляє.

Згідно з вимогами статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон), всі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту.

Зазначаємо також, що вимогами статті 4 Закону встановлено, зокрема, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями.

З огляду на вищевикладене, з метою дотримання вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд зазначеного листа та поінформувати адресанта і ДРС про результати цього розгляду.

Додатково інформуємо, що отримана інформація буде врахована під час підготовки Рішення про погодження проекту регуляторного акта або відмови у його погодженні.

Додатки: на 14 арк.

**Голова**

Марія Григор'єва 239 76 08

**Олексій КУЧЕР**



Державна регуляторна служба України

№ 3345/20-22 від 14.09.2022

Підписав: Кучер Олексій Володимирович

Сертифікат: 4FD4BFDE9E1BAF3A040000088690000DF390100

Дійсний: з 14.06.2022 19:27:10 по 14.06.2023 19:27:10

ПРОФЕСІЙНА СПІЛКА РОБІТНИКІВ  
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

MARINE TRANSPORT WORKERS'  
TRADE UNION OF UKRAINE



№ 01-070 від 12.09.2022 р.

**Міністерство охорони здоров'я  
України**

**Міністерство інфраструктури  
України**

**Державна регуляторна служба  
України**

**Спільний представницький  
орган репрезентативних  
всеукраїнських об'єднань  
профспілок на національному  
рівні**

Професійною спілкою робітників морського транспорту України (далі – ПРМТУ) опрацьовано проєкт наказу Міністерства охорони здоров'я України

«Про затвердження нормативно-правових актів щодо медичного обслуговування на борту суден» (далі – проєкт наказу), яким пропонується затвердити Порядок медичного обслуговування на борту суден (далі – Порядок № 1), Порядок проведення перевірок стану медичного та домедичного обслуговування на суднах (далі – Порядок № 2), а також Перелік лікарських засобів та медичних виробів, які повинні бути у складі аптечки медичної для шлюпок, рятувальних плотів.

26 серпня 2022 року проєкт наказу опублікований на офіційному веб-сайті Міністерства охорони здоров'я України для громадського обговорення, термін надання пропозицій та зауважень: 30 днів з дати публікації<sup>1</sup>.

За результатами опрацювання ПРМТУ висловлює свої зауваження та пропозиції та повідомляє, що **не може підтримати та погодити запропонований проєкт наказу з огляду на наступне**. Пунктом 3 розділу I

1 режим доступу: <https://moz.gov.ua/article/public-discussions/proekt-nakazu-moz-ukraini-pro-zatverdzhennja-normativno-pravovih-aktiv-schodo-medichnogo-obslugovuvannja-na-bortu-suden>



+380482 42 99 01  
+380482 42 99 02  
65062, м.Одеса,  
Гагаринське плато, 5-Б,  
приміщення 1

mtwtu.org.ua  
office@mtwtu.org.ua

IBAN UA 51 300614 0000026003500315201  
у АТ "КРЕДІ АГРІКОЛЬ БАНК"  
код ЄДРПОУ 02659447

Порядку № 1 пропонується встановити, що дія цього Порядку поширюється на морські судна та **річкові судна, що перебувають у портах і на внутрішніх водних шляхах України**. Однак, статтею 1 Директиви 92/29/ЄЕС від 31 березня 1992 року про мінімальні санітарно-гігієнічні вимоги та вимоги до безпечності для покращення медичного обслуговування на борту суден та організації медичного обслуговування на борту суден (із змінами) (далі – Директива 92/29/ЄЕС<sup>2</sup>), встановлено, що для цілей цієї Директиви під терміном «судно» розуміється будь-яке судно, що плаває під прапором держави-члена або зареєстроване під повною юрисдикцією держави-члена **за винятком судна внутрішнього плавання**.

Відповідно до підпункту 66 статті 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», до суден внутрішнього плавання належать **річкові судна** або судна змішаного плавання довжиною 20 метрів і більше або судно, добуток довжини, ширини та осадки якого становить об'єм у 100 кубічних метрів і більше, буксири і штовхачі, призначені для ведення складу таких суден чи плавучого обладнання, а також пасажирські судна і плавуче обладнання.

**Таким чином, річкові судна мають бути виключені з переліку суден, на які поширюється дія проєкту наказу.**

Подальший аналіз проєкту наказу здійснюватиметься виключно для морських суден.

1. Пунктом 3 розділу I Порядку № 1 також обмежується його застосування портами та внутрішніми водними шляхами України. Таким чином, **вимоги проєкту Порядку № 1 не будуть застосовуватися до українських морських суден під час їх перебування за межами портів або внутрішніх морських вод України**.

2. Пунктом 5 розділу II проєкту Порядку № 1 пропонується встановити, що **власник судна** забезпечує наявність обладнання, устаткування та засобів, необхідних для забезпечення надання медичної допомоги на судні, що визначені відповідним переліком лікарських засобів та медичного обладнання на судні в залежності від категорії судна, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я України.

Відповідно до статті 22 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України), **судновласником** визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах. **Власником судна** є фізична або юридична особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності.

---

2 режим доступу <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01992L0029-20191120&qid=1662734338491>

Статтею 57 КТМ України визначені **обов'язки судновласника судна**. Зокрема, судновласник судна відповідно до правил, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, а також міжнародних договорів України забезпечує:

комплектування судна кваліфікованим екіпажем у необхідному складі;

безпечні умови і режим праці на судні;

охорону здоров'я членів екіпажу на борту судна і на березі, обладнання судна всіма необхідними для цього засобами та устаткуванням;

постачання продовольства і води в достатній кількості та належної якості;

належні суднові приміщення.

**Таким чином, відповідно до чинної редакції статей 3 та 57 КТМ України встановлення Правил охорони здоров'я членів екіпажу на борту судна, а також вимог до судових приміщень належить до сфери повноважень Мінінфраструктури.**

3. Пунктом 5 розділу II проекту Порядку № 1 встановлюється, що для надання домедичної допомоги власнику судна необхідно обладнати приміщення санітарної каюти та ізолятора на одне ліжко, а також визначаються вимоги до обладнання санітарної каюти. Крім того, абзацом другим пункту 7 розділу II проекту Порядку № 1 встановлюються додаткові вимоги до розташування санітарних кают та ізоляторів на судах з брутто-реєстровим тоннажем понад 500 тон, екіпажем з 15 і більше осіб обов'язкова наявність каюти для розміщення хворих.

Пунктом 1 статті 14 Конвенції 1949 року (переглянутої) про приміщення для екіпажу на борту суден № 92, стороною якої є Україна, визначено, що компетентні органи можуть зменшити вимоги щодо відокремлення приміщень для медичного пункту для суден каботажного плавання. Однак, **проект Порядку № 1 не визначає такої можливості.**

Крім того, постановою Головного державного санітарного лікаря України від 20 грудня 2000 року № 57 затверджені Державні санітарні правила для морських суден України (далі – ДСП 7.7.4-057-2000), якими встановлені санітарно-гігієнічні і протиепідемічні вимоги до влаштування та упорядкування житлових, побутових, громадських, виробничих та вантажних приміщень; систем забезпечення життєдіяльності екіпажу – при проектуванні, будівництві, переобладнанні та ремонті суден, а також вимоги до утримання суден під час їх експлуатації з метою створення оптимальних умов праці та проживання екіпажу, розташування та обслуговування пасажирів; охорони навколишнього середовища. **Пунктом 2.9 ДСП 7.7.4-057-2000 встановлені вимоги до**

**приміщень медичного призначення на судах, які не відповідають новим вимогам, які пропонується визначити пунктом 7 розділу II проєкту Порядку № 1.**

4. Додатком 2 до проєкту Порядку № 1 визначаються три категорії суден. Однак, такі вимоги не повною мірою відповідають положенням Додатку I Директиви 92/29/ЄЕС в частині класифікації суден категорії В. Зокрема, не враховано примітку, відповідно до якої категорія В поширюється також на морські або морські риболовні судна, які здійснюють рейси менш ніж 175 морських миль від найближчого порту з відповідним медичним обладнанням і які постійно залишаються в зоні дії вертолітних рятувальних служб.

З цією метою кожна держава-член повинна надсилати оновлену інформацію про райони, в яких надаються звичайні вертолітні рятувальні служби, та обставини, в яких вони діють:

(a) іншим державам-членам і Комісії; і

(b) капітанам суден, що плавають під її прапором або зареєстровані під її повною юрисдикцією, яких стосується або ймовірно буде стосуватись застосування першого абзацу цієї виноски; інформація повинна бути передана найбільш відповідним способом, наприклад, через радіоконсультаційні центри, рятувально-координаційні центри або берегові радіостанції.

Слід також звернути увагу, що пункт 1.3 ДСП 7.7.4-057-2000 визначає інші категорії суден, поділяючи судна на чотири категорії за іншими критеріями.

6. Статтею 2 Директиви 92/29/ЄЕС встановлено, що «кожна держава вживає заходів, необхідних для забезпечення того, щоб:

(a) кожне судно, що плаває під його прапором завжди матиме на борту медичне обладнання, яке відповідає принаймні за якістю специфікаціям розділів I та II Додатку II для категорії судна, до якого воно належить;

(b) кількість лікарських засобів і медичного обладнання, які необхідно перевозити, залежить від характеру рейсу – зокрема, портів заходу, призначення, тривалості – типу або типів робіт, які мають виконуватися під час рейсу, характеру рейсу вантаж і кількості робітників;

(c) зміст лікарських засобів та медичного обладнання, що входять до складу медичного приладдя, має бути детально описано в контрольному списку, який відповідає принаймні загальній структурі, викладеній у Додатку IV, розділах А, В та С II 1 та II 2.».

Однак, проєкт Порядку № 1 не містить специфікацій медичного обладнання та медичних засобів для різних категорій суден, визначених Додатком II до Директиви 92/29/ЄЕС.

Слід також звернути увагу, що ДСП 7.7.4-057-2000 також не встановлюють вимог до медичної аптечки медичного обладнання для надання домедичної та медичної допомоги на борту суден.

7. Проект Порядку № 2 не містить чек-листів перевірки суднового медичного забезпечення, наведених у Додатку IV до Директиви 92/29/ЄЕС, що не забезпечує належну імплементацію статті 7 Директиви 92/29/ЄЕС.

8. Пунктом 11 розділу II проекту Порядку № 1 пропонується встановити, що усі члени екіпажу судна, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти навичками надання домедичної допомоги, проходять підготовку та підвищення кваліфікації відповідно до Порядку підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2012 року № 1115 (далі – Порядок № 1115), та отримують відповідне посвідчення про підготовку з надання домедичної допомоги.

Однак, пунктом 2 статті 5 Директиви 92/29/ЄЕС визначено, що всі держави члени повинні вживати заходів для того, щоб усі особи, які **проходять професійну морську підготовку** (professional maritime training) та мають намір працювати на борту судна, **пройшли базову підготовку щодо медичних та екстрених заходів**, які необхідно вжити негайно у разі аварії або серйозної невідкладної медичної допомоги.

Статтею 51 КТМ України встановлено до зайняття посад капітана та інших осіб командного складу судна допускаються особи, які мають відповідні звання та пройшли обов'язкову підготовку на умовах, визначених Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з [поправками](#) (далі – Конвенції ПДНВ), стороною якої є Україна.

Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 07 серпня 2013 року № 567, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 23 серпня 2013 року за № 1466/23998, визначає, що **моряки повинні проходити обов'язкову схвалену підготовку у схвалених навчально-тренажерних закладах** за такими напрямками:

підготовка з надання першої медичної допомоги – капітани, старші помічники, старші механіки, другі механіки, вахтові помічники капітанів, вахтові механіки, електромеханіки, особи, які призначаються надати першу медичну допомогу на судні;

підготовка з медичного догляду на судні – капітани, старші помічники, особи, які призначаються виконувати обов'язки з медичного догляду на судні.

Порядок № 1115 прийнятий відповідно до частини другої статті 12 Закону України «Про екстрену медичну допомогу» та визначає процедуру підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які згідно із своїми службовими обов'язками зобов'язані володіти знаннями і практичними навичками надання домедичної допомоги. Згідно з абзацом першим статті 12 цього Закону, особами, які зобов'язані надавати домедичну допомогу людині у невідкладному стані, є рятувальники аварійно-рятувальних служб, працівники державної пожежної охорони, поліцейські, фармацевтичні працівники, провідники пасажирських вагонів, бортпровідники та інші особи, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги.

Таким чином, **Директива 92/29/ЄЕС не вимагає підготовки моряків в обов'язку більшому, ніж визначено для професійної морської підготовки, а Порядок № 1115 не поширюється на членів екіпажів морських суден та не може застосовуватися для їх підготовки.**

**9. Проектом Порядку № 1 не імплементуються положення пункту 2 статті 3 Директиви 92/29/ЄЕС в частині визначення вимог, що будь-які пороми, що плавають під прапором держави-члена або зареєстровані під її повною юрисдикцією, чий умови експлуатації не завжди дозволяють заздалегідь знати досить добре про природу небезпечних речовин, що перевозяться, повинні мати на борту медичні засоби, включаючи принаймні перелічені протиотрути у розділі III Додатку II Директиви 92/29/ЄЕС.**

10. Пунктом 12 проєкту Порядку № 1 пропонується встановити, що власник судна, яке здійснює перевезення небезпечного вантажу, організовує та здійснює таке перевезення відповідно вимог наказу Міністерства інфраструктури України від 4 квітня 2017 року № 126 «Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 квітня 2017 року за № 556/30424, яким також встановлюються вимоги до вибору та застосування засобів індивідуального захисту. **Однак, дія цих правил не поширюється на морські судна. Таким чином, пункт 12 проєкту Порядку № 1 має бути виключений.**

11. Проєкт Порядку № 1 має назву «Порядок медичного обслуговування на борту суден», а розділ II проєкту Порядку № 1 має назву «Організація надання медичної допомоги на суднах».

Статтею 3 Закону України «Основи законодавства України про охорону здоров'я» визначені такі терміни:

«медичне обслуговування» - діяльність закладів охорони здоров'я, реабілітаційних закладів, відділень, підрозділів та фізичних осіб - підприємців, які зареєстровані та одержали відповідну ліцензію у встановленому законом порядку, у сфері охорони здоров'я, що не обов'язково обмежується медичною допомогою та/або реабілітаційною допомогою, але безпосередньо пов'язана з їх наданням;

«домедична допомога» – невідкладні дії та організаційні заходи, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, що здійснюються на місці події особами, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, та відповідно до закону зобов'язані здійснювати такі дії та заходи;

«медична допомога» – діяльність професійно підготовлених медичних працівників, спрямована на профілактику, діагностику та лікування у зв'язку з хворобами, травмами, отруєннями і патологічними станами, а також у зв'язку з вагітністю та пологами.

Таким чином, у разі продовження роботи над проектом наказу назва Порядку № 1 має бути викладена таким чином: «Порядок **домедичного** та медичного обслуговування на борту суден». Відповідно, проект Порядку № 1 має окремо визначати **вимоги до домедичного обслуговування** для суден, до складу екіпажів яких не входить судновий лікар, а також вимоги до медичного обслуговування для суден, для яких наявність судного лікаря є обов'язковою.

12. Проектом Порядку № 1 серед іншого пропонується визначити вимоги з організації надання медичної допомоги на суднах судновими лікарями. Під терміном «судновий лікар» визначається – професіонал у галузі лікувальної справи (лікар з медицини невідкладних станів, зі спеціалізацією з «Суднова медицина»). Посада суднового лікаря передбачається на суднах з **екіпажем 100 і більше працівників, які здійснюють міжнародні рейси тривалістю більше трьох днів**.

Пунктом 4.6 Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 10 листопада 2014 року № 575, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26 листопада 2014 року за № 1507/26284 (далі – Порядок № 575), вже визначено, що до командного складу судна, яке має **екіпаж 100 і більше осіб** та здійснює міжнародні рейси тривалістю більше трьох днів, обов'язково входить судновий лікар, який надає медичну допомогу відповідно до клінічних протоколів та стандартів медичної допомоги.



Пункт 4.6. Порядку № 575 був доповнений вищевказаним абзацем відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 16 липня 2020 року № 399, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31 липня 2020 року за № 736/35019, підставою для розробки якого також була необхідність імплементації положень Директиви 92/29/ЄЕС.

Водночас, положення пункту 4.6 Порядку № 575, а також положення проекту Порядку № 1 не відповідають сучасним вимогам. Зокрема, підпунктом б) пункту 4 Стандарту А4.1 Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні (далі – МЛС 2006 або Конвенція) встановлено, що судна, **що мають на борту 100 або більше осіб** і звичайно перебувають у міжнародному рейсі понад три дні, мають кваліфікованого лікаря, який відповідає за медичне обслуговування. Національне законодавство або нормативно-правові акти визначають також, які інші судна повинні мати лікаря, беручи до уваги, зокрема, такі фактори, як тривалість, характер і умови рейсу, а також кількість моряків на борту судна.

Таким чином, **при встановленні необхідності включення суднового лікаря до складу екіпажу судна береться до уваги загальна кількість осіб, які можуть одночасно перебувати на судні у рейсі тривалістю понад три дні**, а не кількість членів екіпажу судна або його працівників. Це особливо важливо для пасажирських суден, поромів та інших типів суден, які можуть мати екіпаж менше 100 осіб, але при цьому перевозити значну кількість пасажирів. Також не визначена можливість врахування інших факторів, таких як: тривалість, характер і умови рейсу.

13. Розділом II проекту Порядку № 1 пропонується встановити, що судновий лікар здійснює щозмінний медичний огляд працівників судна, результати якого вносяться до Журналу щозмінного медичного огляду працівників судна за формою згідно з додатком 3 до проекту Порядку № 1.

Однак, морські судна експлуатуються **цілодобово**, а для членів екіпажу встановлюється, як правило, тризмінний 8-годинний графік вахт. **Таким чином, при цілодобовій роботі судна проведення щозмінних медичних оглядів працівників судна із складом екіпажу 100 і більше осіб одним судновим лікарем неможливо.**

**Додатково зазначаємо, що Директива 92/29/ЄЕС не визначає вимог до проведення щозмінних медичних оглядів.**

14. Пунктом 2 проекту Порядку № 2 пропонується встановити, що перевірка стану медичного обслуговування на суднах здійснюється відповідно до **Законів України «Про ліцензування видів господарської діяльності»** та «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», а також постанов Кабінету Міністрів України від 2 березня 2016

року № 285 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з медичної практики» (далі – Ліцензійні умови) та від 18 грудня 2018 року № 1163 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності з медичної практики і визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Міністерством охорони здоров'я».

**Запропоновані положення фактично визначають, що судновласник суден, де наявність суднового лікаря є обов'язковою, буде зобов'язаний отримати ліцензію на провадження господарської діяльності з медичної практики або укласти угоду з закладом охорони здоров'я або фізичною особою–підприємцем, які мають таку ліцензію.**

Ліцензійні умови встановлюють організаційні, кадрові і технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіата, обов'язкові для виконання під час провадження господарської діяльності з медичної практики. Однак, виконати Ліцензійні вимоги в умовах морського торговельного судна неможливо з урахуванням того, що кожне окреме судно судновласника буде фактично розглядатися у якості відокремленого підрозділу закладу охорони здоров'я.

Укладення угод з судновими лікарями, як фізичним особами – підприємцями, також є неможливим з урахуванням того, що українські судна можуть тривалий час перебувати в рейсах за межами України без заходження до портів України, а звичайною практикою роботи на морських суднах є постійна ротація членів екіпажу.

Таким чином, прийняття запропонованих положень фактично виключатиме для реальних або потенційних судновласників можливість експлуатації під державним прапором України суден, де наявність суднового лікаря є обов'язковою.

15. Пунктом 3 проєкту Порядку № 2 пропонується встановити, що перевірка стану **медичного обслуговування** на борту суден здійснюватиметься уповноваженим представником Міністерства охорони здоров'я України та уповноваженим представником Служби капітана порту в присутності капітана судна в межах повноважень, передбачених законом, щодо виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання, зокрема забезпечення медичного обслуговування на борту суден належної якості.

Однак, як вже раніше було зазначено, українські судна можуть тривалий час перебувати в рейсах за межами України. Крім того, невиробничі простой морського судна, наприклад, в очікуванні перевірки, можуть призвести до значних витрат судновласників.

Слід також звернути увагу, що Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952 (далі – Правила № 545), відповідно до яких інспектування українських суден здійснюється інспекторами контролю держави прапора Адміністрації судноплавства в таких випадках:

вибірково в плановому порядку за графіками, затвердженими Головою Адміністрації судноплавства;

на підставі заяви судновласника;

якщо під час перевірки судноплавної компанії виявлені недоліки з питань управління безпечною експлуатацією суден;

на підставі інформації служби капітана морського порту про необхідність здійснення більш детальної перевірки;

при отриманні актів про затримку суден іноземними інспекторами контролю держави порту;

при отриманні інформації від членів екіпажу або від інших осіб про невідповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, про забруднення судном довкілля або про порушення на ньому умов перевезення вантажів і пасажирів тощо.

**Таким чином, проведення перевірок українських суден, де наявність судового лікаря є обов'язковою, спільною комісією МОЗ та служби капітана порту не відповідає вимогам Правил № 545, а також є фактично неможливим в умовах експлуатації морських суден, особливо під час тривалих рейсів таких суден без заходження до портів України.**

16. Пунктом 4 проєкту Порядку № 2 пропонується встановити, що **перевірка стану домедичного обслуговування на суднах**, де надання домедичної допомоги працівникам судна здійснюватиметься відповідальними особами за надання домедичної допомоги, проводиться уповноваженим представником Служби капітана морського порту та капітаном судна з метою забезпечення належного рівня оснащення лікарськими засобами та медичним обладнанням судна відповідно до вимог міжнародних договорів для надання **медичної** та домедичної допомоги на судах, в тому числі у випадках виникнення надзвичайних ситуацій на судні.

Однак, як зазначалося раніше, інспектування українських суден здійснюється інспекторами держави прапора Адміністрації судноплавства, а не посадовими особами служби капітана морського порту.

Крім того, відповідно до пункту 1.2.2 ДСП 7.7.4-057-2000 контроль за виконанням цих правил покладається на установи, органи і заклади санітарно-

епідеміологічної служби на водному транспорті Міністерства охорони здоров'я України. **За результатами контролю оформлюється суднове санітарне свідоцтво.**

Таким чином, запропоновані у проєкті Порядку № 2 норми не відповідають ДСП 7.7.4-057-2000.

Разом із тим, слід зазначити, що й самі норми ДСП 7.7.4-057-2000 є застарілими та не відповідають сучасним вимогам функціонування морського транспорту, а також міжнародним нормативно-правовим актам, які фактично застосовуються до українських морських суден.

Так, Конвенція 2006 року про працю в морському судноплавстві на цей час є базовим (основним) міжнародним документом, який визначає трудові та соціальні права моряків під час роботи на морських суднах, **у тому числі вимоги до медичного обслуговування моряків на борту суден та на березі.** Конвенція ратифікована 101 державою – членом Міжнародної організації праці, спільний тоннаж суден яких становить 96,6% від загальносвітового тоннажу морських суден.

Україна на цей час не є стороною цієї Конвенції. Однак, відповідно до пункту 4 статті V MLC 2006 судна можуть бути перевірені інспекторами держави порту заходу судна на відповідність вимогам Конвенції, навіть якщо держава прапору судна не є стороною Конвенції. Українські морські судна неодноразово затримувалися в іноземних портах через порушення вимог Конвенції, що негативно впливає на рейтинг ефективності українського прапору. **Всі українські морські судна, що експлуатуються в міжнародних рейсах, проходять добровільну перевірку на відповідність вимогам Конвенції** для отримання Свідоцтва про відповідність трудовим нормам в морському судноплавстві.

Таким чином, **вимоги Конвенції вже фактично застосовуються для українських морських суден.**

Пунктом 3 Правила 5.1.3 MLC 2006 встановлено, що кожна держава-член вимагає, щоб судна, що плавають під її прапором, мали й підтверджували Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві (далі – Свідоцтво), яке засвідчує, що умови праці й життя моряків на борту судна, включаючи заходи, спрямовані на їхнє постійне дотримання, які повинні бути включені до Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві (далі – Декларація), **проінспектовані** й відповідають вимогам національного законодавства чи нормативно-правових актів або інших заходів, що забезпечують виконання цієї Конвенції.

Кожна держава-член вимагає, щоб судна, які плавають під її прапором, мали та підтверджували Декларацію, яка містить національні вимоги, що

забезпечують виконання положень цієї Конвенції стосовно праці й життя моряків, а також установлює заходи, вжиті судновласником для забезпечення дотримання цих вимог на відповідному судні або суднах.

Правило 5.1.3 MLC 2006 застосовується до суден:

- а) валовою місткістю 500 або більше, що здійснюють міжнародні рейси;
- б) валовою місткістю 500 або більше, що плавають під прапором держави-члена та експлуатуються з порту або між портами іншої країни.

За запитом судновласника це правило може застосовувати до інших суден.

Згідно із Стандартом A5.1.3 MLC 2006, Свідоцтво видається судну компетентним органом або визнаною організацією, належним чином уповноваженою в цих цілях, після перевірки умов праці й життя моряків на борту судна за 16 напрямками, визначеними у Додатку A5-I MLC 2006, **зокрема після перевірки умов медичного обслуговування на борту судна**, визначених Правилком 4.1 Конвенції.

**Декларація є невід'ємною частиною Свідоцтва.** В свою чергу Декларація складається з двох частин:

а) **Частини I, що складається компетентним органом, який:**

(i) визначає перелік питань, які повинні піддаватися інспекції відповідно до пункту 1 цього Стандарту;

(ii) визначає національні вимоги, що втілюють відповідні положення цієї Конвенції через посилання на відповідні положення національних правових актів, а також, у міру потреби, коротку інформацію про основний зміст національних вимог;

(iii) наводить конкретні вимоги, що залежать від типу судна, встановлені національним законодавством;

(iv) фіксує еквівалентні по суті положення, прийняті на виконання пункту 3 Статті VI; та (v) чітко зазначає звільнення, надане компетентним органом відповідно до Розділу 3; та

б) **Частини II, що складається судновласником і містить інформацію про заходи, вжиті для забезпечення постійного дотримання національних вимог у період між інспекційними перевітками, і заходи, встановлені для забезпечення постійного поліпшення.**

Для забезпечення імплементації у законодавство України вимог Конвенції необхідною є розробка нормативно-правового акту, який визначатиме процедури видачі Свідоцтва та оформлення Декларації, у тому числі з урахуванням необхідності:

визначення конкретних вимог, що залежить від типу судна, характеру та тривалості рейсів;

перевірки безпосередньо на судні стану дотримання трудових та соціальних прав моряків.

**Умови медичного обслуговування на борту судна є одним з 16 напрямів, які повинні бути перевірені для видачі судну Свідоцтва та Декларації.**

Сталою практикою в сучасному торговельному судноплаванні є делегування повноважень з конвенційного нагляду за суднами визнаним організаціям – класифікаційним товариствам. Така можливість визначена статтею 22 КТМ України, відповідно до якої нагляд за виконанням на українських судах вимог, встановлених законодавством України та міжнародними договорами України у сфері торгового мореплавства, видача відповідних судових документів здійснюються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту, або класифікаційним товариством (визнаною організацією), уповноваженим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

Уповноваження класифікаційного товариства (визнаної організації) на здійснення нагляду за виконанням на морських судах вимог, встановлених законодавством України та міжнародними договорами України у сфері торгового мореплавства, здійснюється у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, на підставі угоди про уповноваження з надання послуг щодо нагляду за виконанням на українських судах вимог, встановлених законодавством України та міжнародними договорами України у сфері торгового мореплавства. Зазначені угоди укладає з класифікаційним товариством (визнаною організацією) центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту.

**Однак, Адміністрацією судноплавства не можуть бути делеговані повноваження, які не відносяться до сфери її компетенції, у тому числі в частині визначення умов медичного обслуговування на борту судна, а також перевірки дотримання цих умов для цілей видачі Свідоцтва та Декларації.**

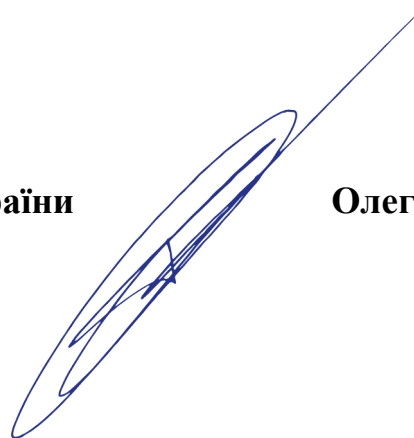
Таким чином, без внесення змін до чинних нормативно-правових актів України оформлення Свідоцтва та Декларації для українського морського судна єдиним компетентним органом, уповноваженим на здійснення контролю суден

адміністрацією прапору, а також делегування повноважень визнаним організаціям неможливо. Така ситуація негативно впливає на судновласників, які на цей час не можуть оформити такі суднові документи, а також фактично виключає можливість залучення під державний прапор України нових суден.

17. Стандарт А4.1 Конвенції визначає, що компетентний орган держави приймає стандартну форму медичної карти для використання капітанами суден, а також відповідним береговим і судновим медичним персоналом. Однак, **чинним законодавством України така стандартна медична картка не затверджена. Проєкт Порядку № 1 також не передбачає затвердження стандартної форми.**

18. Проєктом наказу пропонується встановити **нові вимоги до власників українських суден** щодо організації медичного та домедичного обслуговування на борту суден, оснащення санітарних кают, обов'язки суднових лікарів, порядок проведення перевірок стану медичного та домедичного обслуговування на суднах, а також нові вимоги щодо обов'язкового проходження членами екіпажів суден навчання з надання домедичної допомоги на умовах, визначених Порядком № 1115. Однак, **Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу не наводить реальної оцінки вимог та витрат від прийняття проєкту наказу для українських судновласників.**

**Голова Професійної спілки  
робітників морського транспорту України**



**Олег ГРИГОРЮК**