



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДРС)

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

на № _____ від _____ 20__ р.

**Міністерство розвитку
громад, територій та
інфраструктури України**

Щодо проекту регуляторного акта

У Державній регуляторній службі України (далі – ДРС) на опрацюванні знаходиться проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах» (далі – проект Закону), разом з додатками, поданий листами Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 12.05.2023 № 260/46/63-23 та від 19.05.2023 № 291/46/63-23.

Під час розгляду проекту Закону до ДРС надійшов лист Громадської спілки «Асоціація морських агентств України» від 07.06.2023 № 03/06 (копія листа додається) із пропозиціями та зауваженнями до проекту Закону, положення якого, на їх думку, потребує суттєвого доопрацювання.

Звертаємо увагу розробника на те, що одним із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених вимогами статті 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон), є принцип прозорості та врахування громадської думки, який передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Також, відповідно до вимог статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», всі зауваження та



Державна регуляторна служба України

№ 2267/20-23 від 09.06.2023

Підписав: Михайлов Олексій Сергійович

Сертифікат: 4FD4BFDE9E1BAF3A0400000876900001CE70100

Дійсний: з 26.05.2023 10:05:00 по 26.05.2024 10:05:00

пропозиції до проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

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

Додатково повідомляємо, що розгляд проекту призупинено до моменту отримання проекту Закону, доопрацьованого з урахуванням зауважень, або листа з обґрунтуванням щодо відхилення зауважень.

Додаток на 64 арк.

**В. о. Голови Державної
регуляторної служби України**

Олексій МИХАЙЛОВ

**ГРОМАДСЬКА СПІЛКА
“АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКИХ
АГЕНТСТВ УКРАЇНИ”**

вул. Тиниста, 15, м. Одеса,
Одеська обл., Україна, 65062
Тел: (048) 729 69 96, (050) 850 64 03
E-mail: amau.ukraine@gmail.com



**ASSOCIATION OF MARITIME
AGENCIES OF UKRAINE**

15 Tinysta str., Odesa,
Odesa reg., Ukraine, 65062
Tel: +380 48 729 69 96, +380 50 850 64 03
E-mail: amau.ukraine@gmail.com

Вих. № 03/06 від 07.06.2023

**Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України**

Міністерство економіки України

Державна регуляторна служба України

Щодо проекту Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах»

Громадська спілка «Асоціація морських агентств України» (далі — ГС «АМАУ») звертається щодо проекту Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах» (далі – Проект Закону), опублікованого для громадського обговорення 12 травня 2023 року на веб-сайті Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі — Мінінфраструктури, Розробник).

Компанії-члени ГС «АМАУ» детально проаналізували Проект Закону та вітають намагання Мінінфраструктури актуалізувати Кодекс торговельного мореплавства України (далі — КТМ) і таким чином вирішити нагальні проблеми галузі. Водночас ми маємо перестороги щодо ефективності запропонованого Розробником регулювання.

1. В пояснювальній записці до Проекту Закону у розділі “Обґрунтування необхідності прийняття акта” зазначено, що «*проект акта розроблений з метою приведення норм національного законодавства у відповідність міжнародним багатостороннім договорам у сфері торговельного мореплавства, як держави прапора, держави порту та прибережної держави (далі – міжнародні конвенції), наближення до законодавства ЄС, а також удосконалення деяких законодавчих норм з метою спрощення, усунення наявних колізій, дерегуляції*».

Разом з тим Проект Закону охоплює набагато ширше коло питань, в тому числі управління морськими портами, регулювання ринків портових послуг, трудові відносини на судні, ліцензування господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів тощо. Мінінфраструктури пропонує внести суттєві зміни до 46 (сорока шести) статей КТМ. Деякі з положень, запропонованих Розробником, не в повній мірі враховують законодавство ЄС, яке Україна зобов’язана імплементувати відповідно до Угоди про Асоціацію. Це стосується, наприклад, Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2017/352 від 15 лютого 2017 року про запровадження рамки для надання портових послуг та про загальні правила щодо фінансової прозорості портів¹. Крім цього, українські судовласники, судна яких

¹ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_031-17#Text

виконують закордонні рейси, все частіше стикаються з тим, що в іноземному порту заходу від них вимагають виконання Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року, з поправками, яку Україна досі не ратифікувала. Зазначене означає, що навіть у разі Прийняття Проекту Закону до КТМ найближчим часом необхідно буде знову вносити зміни.

Відповідно до четвертого видання Правил оформлення проектів законів та основних вимог законодавчої техніки (Методичні рекомендації)² *«за необхідності суттєвого оновлення закону, коли внесення до нього змін відповідатиме або ж перевищуватиме за обсягом чинну редакцію закону або ж зміни істотно впливатимуть на його зміст, доцільно прийняти новий закон, визнавши існуючий закон таким, що втратив чинність»*.

Оскільки в пояснювальній записці Розробник акцентує увагу саме на необхідності оновлення КТМ, то, на думку компаній-членів ГС «АМАУ», замість прийняття Проекту Закону, більш доцільним було би розробити та прийняти новий КТМ, залучивши до цього процесу кваліфікованих експертів, в тому числі з бізнес-середовища.

2. Пояснювальна записка до Проекту Закону головним чином фокусується на застарілості КТМ та необхідності приведення його до вимог міжнародних договорів України. Водночас Розробник ніяк не обґрунтовує пропозиції щодо внесення змін до Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI (далі — Закон № 4709-VI) та розмежування обов'язків між державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі — ДП «АМПУ») та його філіями. На переконання компаній-членів ГС «АМАУ», запропоноване Мінінфраструктури розподілення функцій між ДП «АМПУ» та його філіями ДП «АМПУ» не в повній мірі відповідають положенням Господарського кодексу України (далі — ГК України) та Цивільного Кодексу України (далі — ЦК України).

Так, згідно з частиною четвертою статті 64 ГК України, підприємство має право створювати філії, представництва, відділення та інші відокремлені підрозділи, погоджуючи питання про розміщення таких підрозділів підприємства з відповідними органами місцевого самоврядування в установленому законодавством порядку. Такі відокремлені підрозділи не мають статусу юридичної особи і діють на основі положення про них, затвердженого підприємством.

Статтею 95 ЦК України встановлено, що філією є відокремлений підрозділ юридичної особи, що розташований поза її місцезнаходженням та здійснює всі або частину її функцій. Філії та представництва не є юридичними особами. Вони наділяються майном юридичної особи, що їх створила, і діють на підставі затвердженого нею положення. Керівники філій та представництв призначаються юридичною особою і діють на підставі виданої нею довіреності.

Відповідно до чинної редакції частини третьої статті 15 Закону № 4709-VI керівник філії ДП «АМПУ» (начальник морського порту) діє на підставі положення про адміністрацію морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

З огляду на вищезазначене вбачається недоцільним розподіляти функції між ДП «АМПУ» та його філіями шляхом фіксації цих функцій в законі. Натомість, Мінінфраструктури та ДП «АМПУ» можуть вирішити це питання шляхом розробки та затвердження відповідних положень про філії ДП «АМПУ».

3. Проект Закону передбачає, що капітан морського порту буде працевлаштований в ДП «АМПУ» та отримуватиме заробітну платню від цього підприємства. При цьому ДП «АМПУ» не матиме права втручатися в діяльність капітана морського порту. Очевидно, що така заборона не буде ефективною, оскільки запропоноване регулювання не забезпечує незалежності капітана морського порту від ДП «АМПУ», зокрема, щодо фінансування його діяльності. Крім цього, при визначенні функцій та підпорядкування капітана морського порту слід враховувати світову практику. Так, Міжнародна асоціація капітанів портів (International Harbour Masters' Association, IHMA) визначає роль капітана морського порту як частину адміністрації морського порту та системи безпечного управління рухом суден. Нижче

2 <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0002451-06#Text>

наведено функції, які, на переконання ІНМА³, може виконувати капітан морського порту залежно від сфери його відповідальності та розміру морського порту:

№ п/п	Функція	Опис завдань
1	Повноваження щодо видачі дозволу на вхід судна до морського порту та виходу з нього	Видача дозволів на захід до морського порту та вихід судна з морського порту. Затримання суден. Оптимізація заходу судна до морського порту, включаючи надання інформації про вхід у порт у стандартизованому форматі, легко доступному для мореплавців та інших користувачів.
2	Повноваження щодо контролю за рухом суден на підходах до морського порту	Взаємодія зі службою регулювання руху суден (VTS) та лоцманською службою.
3	Повноваження щодо контролю за рухом суден в акваторії морського порту	Взаємодія зі службою регулювання руху суден (VTS), лоцманською службою та буксирними компаніями.
4	Участь у плануванні роботи морського порту	Участь у розробці перспективного генерального плану морського порту. Забезпечення, координація та планування надання морських технічних послуг (буксирування, швартовні операції, лоцманська проводка), включаючи обмеження та надання інформації для суден і постачальників морських послуг і постановки судна до причалу; оперативні питання призначення причалу, відповідно до вимог судна.
5	Повноваження щодо забезпечення безпеки	Відповідає за створення та впровадження системи управління безпекою для ефективного протистояння ризикам, пов'язаними з діяльністю морського порту, і вживає заходів щодо готовності до надзвичайних ситуацій. Відповідає за загальний рівень безпеки в морському порту (контроль за дотриманням нормативних актів, обов'язкових постанов по порту та законодавства щодо безпеки операцій, таких як допуск судна до морського порту, лоцманське проведення, буксирування, швартування та кріплення вантажів, а також умов роботи під час взаємодії судно/берег, наприклад, щодо габаритів підхідних каналів і причалів тощо).
6	Повноваження щодо забезпечення сталого розвитку та виконання правил і законодавства в сфері охорони навколишнього середовища	Оперативний контроль за службами поводження з відходами в морських портах, включаючи утилізацію небезпечних хімічних речовин, на відповідність MARPOL та контроль за управлінням баластними водами на відповідність Конвенції BWM. Контроль за бункерними операціями в морському порту (перевірка заповнення чек-листа безпеки судна, зупинка бункерних робіт у разі недотримання правил безпеки). Контроль за дотриманням правил і законодавства щодо очищення танків/трюмів суден та викидів суден у повітря. Координація та допомога у реагуванні на випадки забруднення нафтою та небезпечними і шкідливими речовинами.

³ <https://harbourmaster.org/harbour-master/role-of-harbour-master>

7	Повноваження компетентного органу з поведження з небезпечними вантажами	Оперативний контроль за дотриманням вимог Кодексу IMDG в морському порту.
8	Повноваження, визначені Кодексом ISPS	Капітан порту може бути призначений посадовою особою порту, відповідальною за охорону (PSO) і мати обов'язки відповідно до Кодексу ISPS. Участь у розробці, впровадженні та моніторингу навчань та аудитів з охорони морського порту.
9	Реагування на надзвичайні ситуації та пом'якшення наслідків морських аварій та інцидентів	Координація пом'якшення наслідків морських аварій та інцидентів і допомога у співпраці зі службами реагування на надзвичайні ситуації, включаючи поліцію, пожежну службу та швидку допомогу, а також з місцевою владою та екологічними службами/установами. Допомога в наданні притулку для судна, що терпить лихо.

З вищезазначеного можна зробити висновок, що капітан морського порту має бути посадовою особою адміністрації морського порту та здійснювати внутрішній оперативний (а не державний) контроль з метою забезпечення безперервної безпечної роботи морського порту. В такому разі “незалежність” капітана морського порту від ДП «АМПУ», яка в Проекті Закону має виключно декларативний характер, є непотрібною та необґрунтованою.

4. Положення Проекту Закону щодо пошуку та рятування людей, які зазнають лиха на морі, не в повній мірі відповідають вимогам міжнародних договорів України, зокрема процедурам, встановленим Міжнародною конвенцією про пошук і рятування на морі 1979 року.

Звертаємо вашу увагу на те, що 23 травня 2023 року в Верховній Раді України за № 9283-1 було зареєстровано проект Закону «Про внесення змін до деяких законів України щодо додаткових заходів зміцнення морської безпеки держави та регулювання діяльності у сфері охорони життя та пошуку і рятування людей на морі»⁴. Цей законопроект був підтриманий бізнес-спільнотою. Його текст відповідає вимогам міжнародних договорів України у сфері пошуку і рятування на морі та передбачає передачу функцій з пошуку і рятування на морі до Державної прикордонної служби України. Вважаємо за доцільне привести Проект Закону у відповідність до законопроекту № 9283-1.

Інші зауваження та пропозиції викладені в додатку до цього листа.

З огляду на вищезазначене ГС «АМАУ» просить доопрацювати Проект Закону. Водночас ми наголошуємо на тому, що кращою та більш доцільною альтернативою є розробка та прийняття нового КТМ, із залученням до цього процесу кваліфікованих експертів, в тому числі з бізнес-середовища.

Додаток: Пропозиції громадської спілки «Асоціація морських агентств України» до проекту Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах», опублікованого на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України 12 травня 2023 року – на 60 арк.

З повагою

Виконавчий директор

Ксенія ПІДРУЧНА

⁴ <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41968>

Пропозиції громадської спілки «Асоціація морських агентств України» (далі – Асоціація) до проєкту Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах», опублікованого на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України 12 травня 2023 року (далі – Проєкт Закону)

Редакція Проєкту Закону	Редакція Проєкту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
Кодекс торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., № 47, ст. 349; 2006 р., № 22, ст. 184; 2010 р., № 30, ст. 394; 2014 р., № 6-7, ст. 80, № 8, ст. 88)		
Стаття 1. Завдання Кодексу торговельного мореплавства України		
<p>Під торговельним мореплавством у цьому Кодексі розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення і перевантаження вантажів, перевезення пасажирів, багажу та пошти, рибогосподарської діяльності, розвідки та видобування корисних копалин, <i>пошуку і рятування людей, що зазнали лиха на морі</i>, виконання буксирних, криголамних і аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей.</p>	<p>Під торговельним мореплавством у цьому Кодексі розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення і перевантаження вантажів, перевезення пасажирів, багажу та пошти, рибогосподарської діяльності, розвідки та видобування корисних копалин, пошуку і рятування людей, що зазнали лиха на морі, виконання буксирних, криголамних і аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей.</p>	<p>Правка з метою приведення Проєкту Закону у відповідність до законопроєкту № 9283-1 від 23.05.2023.</p>
Стаття 2. Право на торговельне мореплавство		
<p>Діяльність, що входить у поняття «торговельне мореплавство», відповідно до статті 1 цього Кодексу можуть провадити суб'єкти господарювання за наявності в них відповідної ліцензії, якщо її отримання передбачено законом.</p>	<p>Діяльність, що входить у поняття «торговельне мореплавство», відповідно до статті 1 цього Кодексу можуть провадити суб'єкти господарювання за наявності в них відповідної ліцензії, якщо її отримання передбачено законом.</p>	<p>1) Відповідно до постанови Верховної Ради України №2786-ХІІ від 17 листопада 1992 року Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року (далі – SAR-79).</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>Виключно державними підприємствами, установами, організаціями здійснюється діяльність з:</p> <p><i>координації пошуку і рятування людей, що зазнають лиха на морі;</i></p> <p><i>забезпечення роботи берегових споруд, засобів та обладнання морської рухомої служби Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства;</i></p> <p><i>здійснення дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження морських суден;</i></p> <p><i>навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;</i></p> <p><i>регулювання руху суден у районах інтенсивного судноплавства.</i></p> <p><i>Під безпекою мореплавства у цьому Кодексі розуміється такий стан мореплавства, за якого мінімальними є пов'язані з ним ризики: загибелі людей або нанесення шкоди їх здоров'ю;</i></p> <p><i>загибелі, аварії або пошкодження суден, пошкодження або втрати вантажів, будь-якого іншого майна;</i></p> <p><i>забруднення навколишнього природного середовища.</i></p>	<p>Виключно державними підприємствами, установами, організаціями здійснюється діяльність з:</p> <p>забезпечення роботи берегових станцій Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства;</p> <p>здійснення дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження морських суден;</p> <p>навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;</p> <p>регулювання руху суден у районах інтенсивного судноплавства.</p>	<p>Відповідно до пункту 7 глави 1 Додатку до SAR-79 координатор надводного пошуку визначається як <i>«судно, інше ніж рятувальна одиниця, призначене для координації надводних пошуково-рятувальних операцій в межах конкретної пошукової зони»</i>.</p> <p>В пунктах 5.8.1-5.8.3 глави 5 Додатку до SAR-79 зазначено, що <i>«якщо для прийняття на себе обов'язків командира на місці дії немає рятувальних одиниць (у тому числі військових суден), а в пошуково-рятувальних операціях беруть участь декілька торгових суден або інших суден, то одне з них, за взаємною згодою, слід призначити координатором надводного пошуку. Координатора надводного пошуку слід призначити якомога раніше і краще до прибуття в конкретну пошукову зону. На координатора надводного пошуку слід покласти всі ті обов'язки з перелічених у пунктах 5.7.4 і 5.7.5, що може виконати судно»</i>.</p> <p>Пунктами 5.7.4 та 5.7.5 глави 5 Додатку до SAR-79 передбачено такі обов'язки, <i>«якщо вони не були виконані відповідальним рятувально-координаційним центром або, відповідно, рятувальним підцентром:</i></p> <p><i>1. визначення ймовірного</i></p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
		<p>розташування об'єкта пошуку, граничного значення помилки цього розташування і пошукової зони;</p> <p>2. вжиття заходів щодо розосередження зайнятих пошуком одиниць з метою безпеки;</p> <p>3. призначення відповідних схем пошуку одиницям, які беруть участь у пошуку, і виділення пошукових зон одиницям або групам одиниць;</p> <p>4. призначення відповідних одиниць для здійснення рятування після виявлення об'єкта пошуку;</p> <p>5. координація зв'язку на місці пошуку і рятування».</p> <p>Відповідно до пункту 5.13.3 глави 5 Додатку до SAR-79 «у віддалених океанських зонах, не закріплених за жодним рятувально-координаційним центром, або якщо відповідальний центр не в змозі координувати пошуково-рятувальні операції, командир на місці дії чи координатор надводного пошуку може взяти на себе відповідальність за припинення пошуку».</p> <p>Отже, з аналізу зазначених положень SAR-79 експерти Асоціації доходять висновку, що за певних обставин координацію пошуку і рятування людей, що зазнають лиха на морі, може здійснювати судно, що належить</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
		<p><i>компанії будь-якої форми власності. Враховуючи це, компанії-члени Асоціації переконані, що впровадження державної монополії на координацію пошуку та рятування на морі не в повній мірі узгоджуватиметься із SAR-79 та потенційно може знизити ефективність пошуково-рятувальних операцій.</i></p> <p>2) На переконання компаній-членів Асоціації, формулювання стосовно «забезпечення роботи берегових споруд, засобів та обладнання морської рухомої служби Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства» є не зовсім коректним і таким, що не в повній мірі співвідноситься з правилом 5 глави IV Доповнення до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (далі – SOLAS) та Регламенту Радіозв'язку, оскільки під морською рухомою службою ГМЗЛБ розуміються не тільки берегові, а й суднові станції певного частотного діапазону.</p>
<p>Стаття 3. Державне регулювання торговельного мореплавства</p>		
<p><...> Згідно з цим Кодексом, іншими актами законодавства та міжнародними договорами</p>	<p><...> Згідно з цим Кодексом, іншими актами законодавства та міжнародними договорами</p>	<p>Пояснювальна записка до Проекту Закону не містить згадок про необхідність врегулювання порядку надання</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>України центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту і судноплавства, в межах своїх повноважень за участю заінтересованих центральних органів виконавчої влади розробляє та затверджує нормативно-правові акти з питань торговельного мореплавства, інструкції, правила перевезень вантажів, пасажирів, пошти і багажу, правила перевезень у прямому змішаному та прямому водному сполученні, технічні вимоги до морських суден, порядок здійснення технічного нагляду за суднами, правила контролю морських суден, <i>порядок надання буксирних послуг у морських портах та на судноплавних каналах</i>, порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та порядок реєстрації суден у Судновій книзі України, інші акти, які є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб.</p>	<p>України центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту і судноплавства, в межах своїх повноважень за участю заінтересованих центральних органів виконавчої влади розробляє та затверджує нормативно-правові акти з питань торговельного мореплавства, інструкції, правила перевезень вантажів, пасажирів, пошти і багажу, правила перевезень у прямому змішаному та прямому водному сполученні, технічні вимоги до морських суден, порядок надання буксирних послуг у морських портах та на судноплавних каналах, порядок здійснення технічного нагляду за суднами, правила контролю морських суден, порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та порядок реєстрації суден у Судновій книзі України, інші акти, які є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб.</p>	<p>буксирних послуг у морських портах та на судноплавних каналах, а також про проблеми, пов'язані з відсутністю такого регулювання.</p> <p>Якщо мається на увазі врегулювання питання замовлення буксирних послуг судновласником, то Міжнародна морська організація (далі – ІМО) циркулярним листом від 12 серпня 2021 року¹ рекомендувало портовим адміністраціям, портовим операторам, лоцманським організаціям та буксирним компаніям країн-членів взяти до уваги публікацію «Tug Use in Port – A Practical Guide» з метою допомоги в оцінці адекватності буксирних послуг в їхніх портах.</p> <p>Відповідно до пункту 5.3.3 цієї публікації, <i>«рішення щодо замовлення необхідних кількості буксирів та тягового зусилля в основному базується на досвіді. В більшості портів капітан судна або лоцман вільні замовляти такі кількість буксирів та/або тягове зусилля, які вони вважають за потрібне для забезпечення безпеки судна»</i>.</p> <p>Якщо ж мається на увазі регулювання ринку буксирних послуг порядком, затвердженим центральним органом</p>

¹ <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatory%20documents/MSC.1Circ.1101Rev.3%20-%20MEPC.1Circ.409Rev.3-%20FAL.1Circ.100Rev.3.pdf>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
		<p>виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, то Регламент (ЄС) 2017/352 Європейського Парламенту і Ради від 15 лютого 2017 року про запровадження рамкових положень для надання портових послуг та загальних правил щодо фінансової прозорості портів визначає чотири способи регулювання цього ринку:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) встановлення мінімальних вимог щодо надання портових послуг;(b) обмеження щодо кількості надавачів послуг;(c) встановлення спеціальних обов'язків з надання громадських послуг;(d) обмеження, які стосуються внутрішніх операторів. <p>Експерти Асоціації зазначають, що таке регулювання є фактично обмеженням підприємницької діяльності, а відповідно до частини 4 статті 12 Господарського Кодексу України такі обмеження мають встановлюватися законом, а не підзаконним нормативно-правовим актом.</p> <p>Враховуючи зазначене, пропонуємо виключити положення про затвердження порядку надання буксирних послуг у морських портах та на судноплавних</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
		каналів з Проекту Закону.
<p>Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту відповідно до міжнародних договорів України:</p> <p><...></p> <p>г) у випадках, що передбачені міжнародними договорами України, приймає рішення, які, відповідно до цих договорів, віднесені до компетенції адміністрації та вимагають від неї прийняття рішень нормативного характеру.</p>	<p>Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту відповідно до міжнародних договорів України:</p> <p><...></p> <p>Положення відсутні</p>	<p>Компанії-члени Асоціації пропонують виключити підпункт «г» частини 3 статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України (далі — КТМ) в редакції Проекту Закону, оскільки, на їх думку, впровадження зазначеного положення може призвести до неоднозначного розуміння положень міжнародних договорів і конвенцій та, як наслідок, до дублювання повноважень Кабінету Міністрів України, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та Адміністрації судноплавства.</p>
<p>Стаття 10. Реалізація державної політики і державний нагляд у сфері торговельного мореплавства</p>		
<p>Реалізація державної політики у сфері торговельного мореплавства покладається на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, який:</p> <p><...></p> <p>б) контролює здійснення координації пошуку і рятування людей, які зазнають лиха на морі у морському пошуково-рятувальному районі</p>	<p>Реалізація державної політики у сфері торговельного мореплавства покладається на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, який:</p> <p><...></p> <p>б) контролює регулювання руху суден, лоцманського проведення, функціонування систем радіонавігації та</p>	<p>1) Правка з метою приведення Проекту Закону у відповідність до законопроекту № 9283-1 від 23.05.2023.</p> <p>2) Проектом Закону вже пропонується внести зміни до статті 3 КТМ та наділити саме центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту повноваженнями</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>України, регулювання руху суден, лоцманського проведення, функціонування систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби та системи дальньої ідентифікації та контролю за місцезнаходженням українських суден, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;</i></p> <p><i>в) у разі необхідності встановлює рівень охорони певних українських суден в залежності від району їх плавання та портів заходу;</i></p> <p><...></p>	<p>спостереження морської рухомої служби та системи дальньої ідентифікації та контролю за місцезнаходженням українських суден;</p> <p>Положення відсутнє</p> <p><...></p>	<p>встановлювати рівні охорони для суден. З метою уникнення неоднозначного розуміння положення та потенційного дублювання повноважень двох органів пропонуємо виключити відповідне положення.</p>
<p>Стаття 13. Застосування норм Кодексу торговельного мореплавства України</p>		
<p>Правила цього Кодексу поширюються:</p> <p><...></p> <p>До діяльності з пошуку і рятування людей, що зазнають лиха на морі, надання допомоги на морі та приймання судових повідомлень <i>на морі</i> правила цього Кодексу застосовуються у морському пошуково-рятувальному районі України та, у випадках, що передбачені міжнародними договорами України, за його межами.</p> <p>Морський пошуково-рятувальний район у цьому Кодексі – <i>морська акваторія, в якій</i> державою забезпечуються координація пошуку і рятування людей, які зазнають лиха на морі, і межі якого</p>	<p>Правила цього Кодексу поширюються:</p> <p><...></p> <p>До діяльності з пошуку і рятування людей, що зазнають лиха на морі, надання допомоги на морі та приймання судових повідомлень, що пов'язані із безпекою мореплавства, правила цього Кодексу застосовуються у морському пошуково-рятувальному районі України та, у випадках, що передбачені міжнародними договорами України, за його межами.</p> <p>Морський пошуково-рятувальний район у цьому Кодексі – район, в якому державою забезпечуються координація пошуку і</p>	<p>Правки з метою приведення визначення терміну “<i>морський пошуково-рятувальний район</i>” у відповідності до положень Додатку до SAR-79.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
визначаються на підставі міжнародних договорів України.	рятування людей, які зазнають лиха на морі, і межі якого визначаються на підставі міжнародних договорів України.	
Стаття 14. Колізійні норми		
<p>Правила цього Кодексу, що містяться у зазначених нижче розділах і главах, застосовуються:</p> <p>1) у розділі Прозділі II «Судно» (за винятком статті 40 статті 40 цього Кодексу) і в розділі III розділі III «Екіпаж судна» – до українських суден (за винятком статті 51, яка застосовується до моряків, що отримують в Україні кваліфікаційні документи для роботи на українських та іноземних суднах). <...></p>	<p>Правила цього Кодексу, що містяться у зазначених нижче розділах і главах, застосовуються:</p> <p>1) у розділі II «Судно» (за винятком статті 40 і Глави 4 «Арешт суден» цього Кодексу) і в розділі III «Екіпаж судна» – до українських суден (за винятком статті 51, яка застосовується до моряків, що отримують в Україні кваліфікаційні документи для роботи на українських та іноземних суднах). <...></p>	<p>Зміни пропонуються з метою приведення норм чинного законодавства у відповідність до вимог Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 року (приєднання України – Законом України від 07.09.2011 № 3702-VI) з метою розповсюдження механізму звільнення суден при наданні забезпечення морської вимоги на судна, які плавають під прапорами іноземних держав.</p>
Стаття 15. Поняття судна		
<p>Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:</p> <p>1) для перевезення, зберігання і перевантаження вантажів, перевезення пасажирів, багажу і пошти, здійснення рибогосподарської діяльності (в тому числі риболовні судна), розвідки і добування корисних копалин, <i>пошуку і рятування людей, які зазнали лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів,</i></p>	<p>Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:</p> <p>1) для перевезення, зберігання і перевантаження вантажів, перевезення пасажирів, багажу і пошти, здійснення рибогосподарської діяльності (в тому числі риболовні судна), розвідки і добування корисних копалин, пошуку і рятування людей, які зазнали лиха на морі, буксирування інших</p>	<p>Пошуково-рятувальні та навігаційно-гідрографічні судна не є торговельними суднами, тому що не використовуються для комерційної діяльності.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>здійснення аварійно-рятувальних, <i>навігаційно-гідрографічних</i>, гідротехнічних робіт, обслуговування суден і пасажирів у морському порту (морському терміналі), піднімання майна, що затонуло в морі;</p> <p><...></p>	<p>суден та плавучих об'єктів, здійснення аварійно-рятувальних, <i>навігаційно-гідрографічних</i>, гідротехнічних робіт, обслуговування суден і пасажирів у морському порту (морському терміналі), піднімання майна, що затонуло в морі;</p> <p><...></p>	
<p>Стаття 16. Національна належність судна. Форми власності на <i>українські судна</i></p>	<p>Стаття 16. Національна належність судна. Форми власності на судно</p>	<p>З положень статті 14 КТМ витікає, що стаття 16 розділу II КТМ «Судно» застосовується до українських суден. Враховуючи зазначене, не бачимо необхідності повторювати це у назві статті.</p>
<p><...></p> <p>Поняття «українське судно» означає національну належність судна, яке має право плавання під Державним Прапором України. <i>Поняття «іноземне судно» означає національну належність судна, що плаває під прапором іноземної держави.</i></p> <p><...></p>	<p><...></p> <p>Поняття «українське судно» означає національну належність судна, яке має право плавання під Державним Прапором України. Положення відсутнє.</p> <p><...></p>	<p>Експерти Асоціації зазначають, що з положень статті 14 КТМ витікає, що стаття 16 розділу II КТМ «Судно» застосовується лише до українських суден. Тому, на переконання компаній-членів Асоціації, наведення визначення «іноземне судно» у цій статті КТМ є не в повній мірі доречним. Застосування положень цієї статті до іноземних суден вимагає внесення змін до ст. 14 КТМ.</p>
<p>Стаття 23. Допуск судна до плавання. Технічні вимоги до морських суден</p>		
<p>До плавання <i>допускаються судна, які задовольняють</i> вимоги безпеки мореплавства, встановлені законодавством і міжнародними договорами України</p> <p><...></p>	<p>До плавання допускається судно, яке задовольняє вимоги безпеки мореплавства, встановлені законодавством і міжнародними договорами України.</p> <p><...></p>	<p>Технічна правка у відповідності до назви статті.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
Стаття 35. Суднові документи		
<p><...> Судно, що здійснює міжнародні рейси, повинно також мати суднові документи, передбачені міжнародними договорами України. <i>Під міжнародним рейсом у цьому Кодексі розуміється рейс судна, в якому щонайменше місце призначення або місце відправлення судна розташовані за межами території України.</i> Перелік документів малих, спортивних суден і водних мотоциклів встановлюється Законом України "Про внутрішній водний транспорт".</p>	<p><...> Судно, що здійснює міжнародні рейси, повинно також мати суднові документи, передбачені міжнародними договорами України. Під міжнародним рейсом у цьому Кодексі розуміється рейс судна з України до порту, судноверфі, віддаленого від берега терміналу за межами України, або навпаки. Перелік документів малих, спортивних суден і водних мотоциклів встановлюється Законом України "Про внутрішній водний транспорт".</p>	<p>Пропонуємо викласти визначення терміну «міжнародний рейс» відповідно до правила 2 (d) частини А глави I SOLAS, статті 2 Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 року, статті 2 Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року.</p>
Стаття 40. Визнання суднових документів іноземних суден		
<p>Визнання суднових документів іноземного судна, що зайшло в морський порт України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України. Іноземне судно, яке не має під час заходження в порт суднових документів, передбачених міжнародними договорами України, підлягає, відповідно до вимог цих міжнародних договорів України, більш детальній перевірці в рамках контролю держави порту у порядку, встановленому цим Кодексом.</p>	<p>Визнання суднових документів іноземного судна, що зайшло в морський порт України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України. Іноземне судно, яке під час заходження в порт України не має суднових документів, передбачених міжнародними договорами України, підлягає більш детальній перевірці в рамках контролю держави порту відповідно до вимог міжнародних договорів України та в порядку, встановленому цим Кодексом.</p>	<p>Технічна правка для спрощення прийняття положень статті.</p>
Стаття 44. Звільнення судна з-під арешту		
<p>Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром.</p>	<p>Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром.</p>	<p>Правка з метою уточнення, відповідно до статті 560 Цивільного кодексу України та Закону України «Про страхування»</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>Забезпечення морської вимоги може виступати банківська гарантія, гарантія клубу взаємного страхування відповідальності судновласників або інший вид забезпечення передбачений законодавством.</p> <p><...></p>	<p>Забезпеченням морської вимоги може виступати гарантія клубу взаємного страхування відповідальності судновласників, банківська гарантія, гарантія страховика чи іншої фінансової установи або інший вид забезпечення, передбачений законодавством.</p> <p><...></p>	<p>№85/96-ВР від 07.03.1996 та Закону України «Про страхування» № 1909-ІХ від 18.11.2021.</p>
<p>Стаття 49. Склад екіпажу</p>		
<p>До складу екіпажу судна входять капітан та особи командного і рядового складу.</p> <p>До командного складу екіпажу судна (далі – командний склад) належать помічники капітана (на риболовному судні – вахтові помічники капітана), механіки, електромеханіки <i>та радіооператори.</i></p> <p><...></p> <p>Судновласник має право віднести до командного складу членів екіпажу, які суміщають виконання різних посадових обов’язків, зокрема з обов’язками капітана, а також інших членів екіпажу. На суднах, на яких міжнародними договорами України вимагається виконання спеціальних заходів з охорони, судновласник має призначити відповідальну за охорону судна особу командного складу.</p> <p>До рядового складу екіпажу судна (далі – рядовий склад) належать фахові матроси, фахові</p>	<p>До складу екіпажу судна входять капітан та особи командного і рядового складу.</p> <p>До командного складу екіпажу судна (далі – командний склад) належать помічники капітана (на риболовному судні – вахтові помічники капітана), механіки, та електромеханіки.</p> <p><...></p> <p>Судновласник має право віднести до командного складу членів екіпажу, які суміщають виконання різних посадових обов’язків, зокрема з обов’язками капітана, а також інших членів екіпажу. На суднах, на яких міжнародними договорами України вимагається виконання спеціальних заходів з охорони, судновласник має призначити особу командного складу, відповідальну за охорону судна.</p> <p>До рядового складу екіпажу судна (далі – рядовий склад) належать радіооператори,</p>	<p>Правки з метою приведення у відповідність до Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року, з поправками, та пункту 2.1.6 частини А Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (далі – Кодекс ОСПЗ).</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>мотористи, моряки, які несуть ходову навігаційну вахту або машинну вахту, суднові електрики.</p> <p>До рядового складу екіпажу судна належать також інші моряки, які не належать до командного складу.</p>	<p>фахові матроси, фахові мотористи, моряки, які несуть ходову навігаційну вахту або машинну вахту, суднові електрики.</p> <p>До рядового складу екіпажу судна належать також інші моряки, які не належать до командного складу.</p>	
<p>Стаття 51. Вимоги до кваліфікації членів екіпажу</p>		
<p>До зайняття у складі екіпажу судна <i>посади капітана та посад, які зазначені у частині другій статті 49 цього Кодексу, допускаються моряки, належна професійна кваліфікація яких засвідчується професійними дипломами (для риболовного судна – сертифікатами компетентності) та підтвердженнями до них.</i></p> <p><i>До зайняття у складі екіпажу судна (крім риболовного) посад, які зазначені у частині шостій статті 49 цього Кодексу, допускаються моряки, належна професійна кваліфікація яких засвідчується свідоцтвами фахівця рядового складу.</i></p> <p><i>Вимоги до підготовки моряків та умови отримання ними кваліфікаційних документів встановлюються Міжнародною конвенцією про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року, Міжнародною конвенцією про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року, цим Кодексом та правилами підготовки та</i></p>	<p>До зайняття у складі екіпажу судна посад, для яких Міжнародною конвенцією про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року, з поправками, вимагається наявність кваліфікаційного документу, допускаються особи, які задовольняють вимогам щодо професійної кваліфікації та стажу роботи на судні, встановлених цією конвенцією та законодавством України.</p> <p>Кабінет Міністрів України затверджує Положення про присвоєння та повторне підтвердження кваліфікації членів екіпажу морських суден, яким встановлюються:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) кваліфікаційні вимоги для присвоєння професійної кваліфікації капітанів, осіб командного складу та радіооператорів морських суден; 2) вимоги до обчислення стажу роботи членів екіпажу на морських суднах; 3) порядок складання державних 	<p>Правки відповідно до Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року, з поправками.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>дипломування моряків, які розробляються відповідно до зазначених конвенцій та цього Кодексу, і затверджуються Кабінетом Міністрів України.</i> включена</p> <p><i>До зайняття у складі екіпажу судна посад, для яких вимагається спеціальна підготовка, допускаються моряки, проходження якими спеціальної підготовки засвідчуються свідоцтвами фахівця про спеціальну підготовку. Свідоцтва фахівця про спеціальну підготовку видаються особам, які пройшли таку підготовку та успішно пройшли оцінювання професійної компетентності в порядку, встановленому правилами підготовки та дипломування моряків. Під спеціальною підготовкою моряків розуміється підготовка моряків, на яких, відповідно до Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року, на певних типах суден покладаються особливі обов'язки або відповідальність, пов'язані з призначенням, конструкцією, обладнанням або районом плавання цих суден.</i> Видача підтвердження до професійного диплома здійснюється через строк, що не перевищує п'ять років з дати видачі професійного диплома або попереднього</p>	<p>кваліфікаційних іспитів; 4) порядок повторного підтвердження кваліфікацій капітанів, осіб командного складу та радіооператорів морських суден; 5) кваліфікаційні вимоги для підтвердження кваліфікації осіб рядового складу морських суден; 6) вимоги для підтвердження кваліфікації осіб для виконання на судні обов'язків для яких вимагається додаткова обов'язкова підготовка; 7) порядок видачі, поновлення, обміну та призупинення кваліфікаційних документів; 8) зразки кваліфікаційних документів осіб командного та рядового складу морських суден; 9) порядок ведення Державного реєстру кваліфікаційних документів капітанів, осіб командного та рядового складу морських суден. Присвоєння професійної кваліфікації капітанів, осіб командного складу та радіооператорів морських суден здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, після успішного складання особою державного кваліфікаційного іспиту, що передбачає перевірку</p>	<p>На наше переконання, покладання Проектом Закону на Адміністрацію судноплавства повноважень щодо забезпечення підготовки та дипломування екіпажів риболовних суден і на Мінінфраструктури щодо формування політики з цього питання призведе до дублювання повноважень органів державної влади, оскільки відповідно до абзацу третього статті 8 та статті 9 Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» зазначені повноваження покладено відповідно на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері рибного господарства та центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері рибного господарства та рибної промисловості.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>підтвердження до нього, без оцінювання професійної компетентності у разі дотримання таких вимог::</i></p> <p><i>1) придатності особи для роботи на судах за станом здоров'я;</i></p> <p><i>2) наявності чинних свідоцтв про схвалену обов'язкову підготовку, необхідну для диплома, що підтверджується;</i></p> <p><i>3) наявності підтвердженого центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, стажу роботи на судах з виконанням при цьому функцій, що відповідають диплому, що підтверджується, на строк не менше загалом дванадцяти місяців з попередніх п'яти років, або сумарно трьох місяців з попередніх шести місяців перед повторним підтвердженням диплома, або вважаються еквівалентними, стажу роботи на судні, або успішного завершення схваленої програми підготовки, або завершення підтвердженого стажу роботи на судні з виконанням при цьому функцій, відповідних наявному диплому, протягом не менше трьох місяців на понадштатній посаді чи на посаді командного складу, нижчій за ту, яка передбачена дійсним наявним дипломом, безпосередньо перед зайняттям посади, для якої цей диплом є дійсним.</i></p>	<p>теоретичних знань та (або) виконання практичних завдань в обсязі та в порядку, передбаченими відповідно до стандартів компетентності Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти, з поправками.</p> <p>Державні кваліфікаційні іспити проводяться центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства із застосування сучасних методів оцінки знань, умінь та навичок, у тому числі з використанням комп'ютерних тестів, тренажерів, судового та лабораторного обладнання.</p> <p>Присвоєння професійної кваліфікації засвідчується видачою диплома (сертифіката компетентності) та підтвердження до нього.</p> <p>Строк дії диплому (сертифіката компетентності) є необмеженим. Строк дії підтвердження до диплому становить п'ять років від дати складання державного кваліфікаційного іспиту.</p> <p>Відомості про стаж роботи члена екіпажу на судні вносяться до послужної книжки моряка, зразок та правила заповнення якої затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Повторна видача свідоцтва фахівця про спеціальну підготовку здійснюється через строк, що не перевищує п'ять років без перевірки професійної компетентності у разі: наявності стажу роботи на судні, з виконанням при цьому функцій відповідно до отриманого диплома або підтвердження, протягом сумарно не менше трьох місяців з попередніх п'яти років, або успішного закінчення схваленого навчального курсу або курсів.</i></p>	<p>у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. До послужної книжки моряка заборонено вносити відомості про оцінку роботи члена екіпажу на судні, застосовані відносно нього стягнення, а також про розмір заробітної плати члена екіпажу. Особа, якій видано диплом (сертифікат компетентності), та яка працює або має намір працювати на морських суднах після закінчення терміну дії підтвердження до диплому, повинна повторно підтвердити професійну кваліфікацію (Revalidation) шляхом звернення до центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. Повторне підтвердження кваліфікації (Revalidation) здійснюється без складання державного кваліфікаційного іспиту у разі дотримання таких вимог: 1) придатності особи для роботи на суднах за станом здоров'я; 2) наявності чинних свідоцтв про схвалену обов'язкову підготовку, необхідну для диплома, що підтверджується; 3) наявності підтверженого (схваленого) стажу роботи на суднах з виконанням при цьому функцій, які відповідають диплому, що</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
	<p>підтверджується, на строк не менше загалом дванадцяти місяців з попередніх п'яти років, або сумарно трьох місяців з попередніх шести місяців перед повторним підтвердженням диплома, або вважаються еквівалентними стажу роботи на судні, який вимагається абзацом першим пункту третього частини дев'ятої цієї статті, або завершення підтвердженого стажу роботи на судні з виконанням при цьому функцій, відповідних наявному диплому, протягом не менше трьох місяців на понадштатній посаді чи на посаді командного складу, нижчій за ту, яка передбачена дійсним наявним дипломом, безпосередньо перед зайняттям посади, для якої цей диплом є дійсним.</p> <p>У разі невиконання особою вимог до наявності підтвердженого (схваленого) стажу роботи на суднах, така особа може повторно підтвердити кваліфікацію, успішно завершивши курси перепідготовки та підвищення кваліфікації або шляхом складання державного кваліфікаційного іспиту в порядку, визначеному абзацом третім цієї статті.</p> <p>Строк дії повторного підтвердження до диплому становить п'ять років від дати його видачі.</p> <p>Присвоєння кваліфікації особам рядового складу морських суден, зазначених у</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
	<p>частині шостій статті 49 цього Кодексу, засвідчується свідоцтвом фахівця, яке видається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, після успішного складання особою державного кваліфікаційного іспиту.</p> <p>Свідоцтва фахівця матроса другого класу, матроса першого класу, моториста другого класу, моториста першого класу, електрика суднового, кухаря суднового та інших осіб суднової команди є безстроковими (видаються на необмежений строк).</p> <p>Свідоцтво фахівця також видається особі з метою підтвердження її кваліфікації для виконання на судні обов'язків, для яких Кодексом з підготовки і дипломування моряків та несення вахти, з поправками, вимагається додаткова обов'язкова підготовка. Порядок та умови видачі таких свідоцтв фахівця, вимоги до складання державних кваліфікаційних іспитів, строки дії свідоцтв фахівці, порядок повторного підтвердження кваліфікації визначаються Положенням про присвоєння та повторне підтвердження кваліфікації членів екіпажу морських суден.</p> <p>Вимоги до професійної кваліфікації членів</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
	<p>екіпажів суден портового, службово-допоміжного, технічного флоту, малотоннажних суден та порядок її підтвердження визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</p> <p>Відомості про дипломи (сертифікати компетентності), підтвердження до них, а також про свідоцтва фахівця, видані капітанам, особам командного та рядового складу морських суден, вносяться до Державного реєстру кваліфікаційних документів осіб командного та рядового складу морських суден одночасно з видачею цих документів.</p> <p>Держателем Державного реєстру кваліфікаційних документів капітанів, осіб командного та рядового складу морських суден є центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту, який забезпечує його ведення в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.</p> <p>Державний реєстр кваліфікаційних документів осіб командного та рядового складу морських суден ведеться українською та англійською мовами.</p> <p>Перевірка статусу кваліфікаційних документів у Державному реєстрі</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
	<p>кваліфікаційних документів осіб командного та рядового складу морських суден здійснюється безоплатно через офіційний веб-сайт центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту. Позбавлення звання та вилучення диплома або кваліфікаційного свідоцтва капітана, особи командного або рядового складу морського судна допускається тільки за рішенням суду.</p>	
<p>Стаття 56. Особисте майно членів суднового екіпажу</p>		
<p>Член суднового екіпажу має право перевозити на судні майно, призначене для особистого користування. У разі втрати або пошкодження цього майна внаслідок аварійної морської події судновласник повинен відшкодувати членові суднового екіпажу заподіяні збитки виходячи з діючих цін на майно такого ж роду і якості. 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.</p>	<p>Член суднового екіпажу має право перевозити на судні майно, призначене для особистого користування. У разі втрати або пошкодження цього майна внаслідок аварійної морської події судновласник повинен відшкодувати членові суднового екіпажу заподіяні збитки виходячи з діючих цін на майно такого ж роду і якості. Під аварійною морською подією у цьому Кодексі розуміється подія або послідовність подій, що виникли в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, і які спричинили одне з перерахованого: загибель людини чи серйозні тілесні ушкодження; втрату людини з судна; загибель, можливу загибель чи залишення</p>	<p>Пропонуємо викласти визначення аварійної морської події відповідно до глави 2 Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі (Резолюція ІМО MSC.255(84)).</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Відсутнє</i></p> <p><i>Положення відсутнє.</i></p> <p>Перевезення на судні майна, не призначеного для особистого користування, без дозволу судновласника не допускається. Член екіпажу, який перевозить таке майно, повинен відшкодувати судновласникові заподіяні у зв'язку з цим збитки.</p>	<p>судна; пошкодження судна; посадку судна на ґрунт або позбавлення його можливості руху або участь у зіткненні; пошкодження морської інфраструктури поза судном, яке може серйозно загрожувати безпеці самого судна, іншого судна чи окремої особи; серйозні збитки навколишньому середовищу або можливі серйозні збитки навколишньому середовищу, спричинені пошкодженням судна чи суден. Умисна дія чи бездіяльність із наміром заподіяти шкоду безпеці судна, окремій особі чи навколишньому середовищу не є аварійною морською подією. Перевезення на судні майна, не призначеного для особистого користування, без дозволу судновласника не допускається. Член екіпажу, який перевозить таке майно, повинен відшкодувати судновласникові заподіяні у зв'язку з цим збитки.</p>	
<p>Стаття 58. Управління судном</p>		

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><...></p> <p>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, <i>а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікації у порядку, передбаченому положенням про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.</i></p>	<p><...></p> <p>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.</p>	<p>Експерти Асоціації зауважують, що згідно з міжнародними договорами України, в тому числі Кодексом міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі, затвердженого резолюцією ІМО MSC.255(84) від 16 травня 2008 року, капітан судна прямо не належить до органів, уповноважених на проведення розслідування аварійних морських подій, у тому числі на проведення попереднього розслідування.</p>
<p>РОЗДІЛ IV. МОРЕПЛАВСТВО У ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ МОРІ, ВНУТРІШНІХ МОРСЬКИХ ВОДАХ ТА В МОРСЬКИХ ПОРТАХ</p>	<p>РОЗДІЛ IV. МОРЕПЛАВСТВО У ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ МОРІ, ВНУТРІШНІХ МОРСЬКИХ ВОДАХ ТА В АКВАТОРІЯХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ</p>	<p>Технічна правка</p>
<p>ГЛАВА 1. МОРЕПЛАВСТВО У ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ МОРІ ТА ВНУТРІШНІХ МОРСЬКИХ ВОДАХ</p>		
<p>Стаття 73. Забезпечення безпеки мореплавства</p>		
<p><i>Безпечне мореплавство</i> в територіальному морі та внутрішніх морських водах забезпечується</p>	<p>Безпека мореплавства в територіальному морі та внутрішніх морських водах</p>	<p>Експерти Асоціації відмічають, що КТМ не містить визначення термінів</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>шляхом: <...> організації навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, лоцманського проведення та регулювання руху суден, <i>аварійно-рятувальної і пошуково-рятувальної готовності</i>, координації та проведення аварійно-рятувальних і пошуково-рятувальних операцій; <...> організації охорони суден, морських портів і морських терміналів, забезпечення їх взаємодії з метою виявлення та запобігання <i>актам протизаконного втручання</i>, що загрожують безпеці суден, морських портів або терміналів.</p>	<p>забезпечується шляхом: <...> організації навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, лоцманського проведення та регулювання руху суден, аварійно-рятувальної і пошуково-рятувальної готовності, координації та проведення аварійно-рятувальних і пошуково-рятувальних операцій; <...> організації охорони суден, морських портів і морських терміналів, забезпечення їх взаємодії з метою виявлення та запобігання подіям, пов'язаним з охороною, що загрожують безпеці суден, морських портів або терміналів.</p>	<p>«аварійно-рятувальна готовність» та «пошуково-рятувальна готовність». Крім того, Кодекс ОСПЗ не містить згадки про акти протизаконного втручання та визначення цього терміну.</p>
<p>Стаття 74. Вимоги до мореплавства у внутрішніх морських водах, в територіальному морі та у виключній морській економічній зоні України</p>		
<p>Загальні вимоги до мореплавства у морських водах України встановлюються правилами плавання суден у територіальному морі та у внутрішніх морських водах України, які затверджуються Кабінетом Міністрів України. Цими правилами встановлюються також умови заходження іноземних невійськових суден у внутрішні морські води України, перелік місць-сховищ для суден в Україні, порядок надання та отримання суднових повідомлень, <i>порядок</i></p>	<p>Загальні вимоги до мореплавства у морських водах України встановлюються правилами плавання суден у територіальному морі та у внутрішніх морських водах України, які затверджуються Кабінетом Міністрів України. Цими правилами встановлюються також умови заходження іноземних невійськових суден у внутрішні морські води України, перелік місць-</p>	<p>1) Відповідно до статті 17 Конвенції ООН з морського права (далі - UNCLOS), яка ратифікована Законом України №728-XIV від 03.06.1999 та є частиною національного законодавства, «за умови дотримання цієї Конвенції судна всіх держав, як прибережних, так і таких, що не мають виходу до моря, мають право мирного проходу через територіальне море».</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>тимчасового припинення у певних акваторіях права мирного проходу іноземних суден, порядок прийняття рішень про втручання у відкритому морі. Під місцем-сховищем для суден розуміється місце, в якому судно, яке потребує допомоги, може вжити заходів, що дозволяють стабілізувати його становище та підвищити рівень безпеки мореплавства. Втручання у відкритому морі означає заходи, які відповідно до міжнародних договорів України можуть бути вжиті до суден за межами територіального моря України у випадку аварійної морської події, внаслідок якої виникає загроза навколишньому природному середовищу України.</i></p> <p><...></p>	<p>сховищ для суден в Україні, порядок надання та отримання суднових повідомлень, порядок прийняття рішень про втручання у відкритому морі. Під місцем-сховищем для суден розуміється місце, в якому судно, яке потребує допомоги, може вжити заходів, що дозволяють стабілізувати його становище та підвищити рівень безпеки мореплавства.</p> <p><...></p>	<p>Тобто, право мирного проходу неможливо обмежити або припинити. Частина друга статті 19 UNCLOS визначає випадки, коли прохід не є мирним. Питання не потребує додаткового регулювання КТМ або п підзаконними актами.</p> <p>2) Відповідно до статті 86 UNCLOS, відкрите море – це частина Світового океану, розташована за межами територіальних вод і виключної економічної зони будь-якої держави. В Чорному та Азовському морях немає відкритого моря.</p>
<p>Стаття 75. Правила плавання суден у місцях інтенсивного судноплавства</p>		
<p>Вимоги й умови, що стосуються плавання суден у внутрішніх морських водах і в місцях інтенсивного судноплавства (на підходах до морських портів та на їх зовнішніх рейдах, у районах розподілу руху суден, на судноплавних каналах і перетинах морських шляхів, у морських коридорах, протоках і в узбережних водах), порядок використання місць-сховищ для суден встановлюються правилами плавання, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та</p>	<p>Вимоги й умови, що стосуються плавання суден у внутрішніх морських водах і в місцях інтенсивного судноплавства (на підходах до морських портів у районах розподілу руху суден, на судноплавних каналах і перетинах морських шляхів, у морських коридорах, протоках і в узбережних водах), порядок використання місць-сховищ для суден встановлюються правилами плавання, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування</p>	<p>Відповідно до пункту 13 частини першої 1 статті 1 Закону України «Про морські порти України» №4709-VI від 17 травня 2012 року (далі – Закон №4709-VI) зовнішній рейд є частиною акваторії морського порту. При цьому, експерти Асоціації звертають увагу, що плавання в акваторіях морських портів регулюється Законом №4709-VI та обов’язковими постановами по порту, а не правилами плавання. У зв’язку з цим, пропонуємо</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.	та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.	виключити уточнення щодо зовнішніх рейдів.
Стаття 76. Навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства		
<p><i>Навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі, акваторіях морських портів та у виключній морській економічній зоні України здійснюється шляхом:</i></p> <p><i>встановлення, розвитку та утримання засобів навігаційного обладнання, яких потребує інтенсивність руху суден і ступінь навігаційної небезпеки;</i></p> <p><i>проведення гідрографічних зйомок;</i></p> <p><i>збору навігаційної інформації;</i></p> <p><i>підготовки, видання, оновлення і забезпечення мореплавців навігаційно-гідрографічною інформацією, зокрема навігаційними картами, порадиниками та посібниками для плавання, навігаційними повідомленнями і попередженнями.</i></p> <p><i>Навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства здійснюється державним унітарним підприємством, яке входить до сфери управління центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</i></p>	<p>Виключити</p>	<p>Пропонується виключити статтю 76 КТМ.</p> <p>Зважаючи на важливість навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства для національної безпеки та оборони, у воєнний та післявоєнний період найкращим рішенням буде передати ДУ «Держгідрографія» до складу ЗСУ.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</i></p>		
<p>Стаття 77. Організація аварійно-рятувальної готовності, координація та проведення аварійно-рятувальних операцій. <i>Втручання у відкритому морі</i></p>	<p>Стаття 77. Організація аварійно-рятувальної готовності, координація та проведення аварійно-рятувальних операцій. Втручання у відкритому морі</p>	
<p>З метою організації аварійно-рятувальної готовності, проведення аварійно-рятувальних операцій, координації відповідних сил та засобів встановлюється район забезпечення безпеки мореплавства <i>капітаном морського порту</i>. Цей район охоплює акваторію морського порту, протоки, судноплавні канали, ділянки акваторії внутрішніх морських вод та територіального моря. Межі цього району визначаються в залежності від географічних, навігаційних та організаційних умов і встановлюються правилами плавання суден в територіальному морі та у внутрішніх морських водах України. У випадках аварійних ситуацій, що несуть загрозу загибелі судна, людському життю або навколишньому природному середовищу, <i>капітан морського порту повинен у районі забезпечення безпеки мореплавства здійснити координацію аварійно-рятувальних операцій.</i></p>	<p>З метою організації аварійно-рятувальної готовності, проведення аварійно-рятувальних операцій, координації відповідних сил та засобів встановлюється район забезпечення безпеки мореплавства. Цей район охоплює акваторію морського порту, протоки, судноплавні канали, ділянки акваторії внутрішніх морських вод та територіального моря. Межі цього району визначаються в залежності від географічних, навігаційних та організаційних умов і встановлюються правилами плавання суден в територіальному морі та у внутрішніх морських водах України. У випадках аварійних ситуацій, що несуть загрозу загибелі судна, людському життю або навколишньому природному середовищу, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, у районі</p>	<p>1) Як вже зазначалося вище, виходячи зі змісту статті 86 UNCLOS вбачається, що відкрите море – це частина Світового океану, розташована за межами територіальних вод і виключної економічної зони будь-якої держави. При цьому, зважаючи на те, що в Чорному та Азовському морях немає відкритого моря, пропонуємо виключити відповідне уточнення.</p> <p>2) Експерти Асоціації зауважують, що капітан морського порту має відповідати за забезпечення безпеки судноплавства в морському порту, а не на ділянках територіального моря поза акваторією морського порту.</p> <p>3) Відповідно до пункту 1 статті 5 Міжнародної конвенції про рятування 1989 року передбачено, що <i>«ця Конвенція не зачіпає будь-яких положень</i></p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Капітан морського порту</i> має право залучати для аварійно-рятувальних операцій будь-які судна, що знаходяться в його районі забезпечення безпеки мореплавства.</p> <p>У випадках аварійної морської події, яка сталася (чи є серйозна загроза настання якої) у відкритому морі та яка загрожує забрудненням навколишнього природного середовища в територіальному морі, внутрішніх морських водах, морському узбережжі, <i>капітан морського порту, район забезпечення безпеки мореплавства якого є найближчим до місця цієї події</i>, зобов'язаний здійснити координацію аварійно-рятувальних операцій. Таке рішення приймається на підставі та у порядку, встановленому правилами плавання суден в територіальному морі та у внутрішніх морських водах України.</p> <p>Порядок координації аварійно-рятувальних операцій, передбачених частинами другою та третьою цієї статті, залучення до неї суден, компенсації витрат на здійснення таких операцій та використання місць-сховищ для суден встановлюються положенням про забезпечення готовності до реагування на аварійні морські</p>	<p>забезпечення безпеки мореплавства здійснює координацію аварійно-рятувальних операцій. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, має право залучати для аварійно-рятувальних операцій будь-які судна, що знаходяться в його районі забезпечення безпеки мореплавства.</p> <p>У випадках аварійної морської події, яка сталася (чи є серйозна загроза настання якої) у відкритому морі та яка загрожує забрудненням навколишнього природного середовища в територіальному морі, внутрішніх морських водах, морському узбережжі, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, зобов'язаний здійснити координацію аварійно-рятувальних операцій. Таке рішення приймається на підставі та у порядку, встановленому правилами плавання суден в територіальному морі та у внутрішніх морських водах України.</p> <p>Порядок координації аварійно-рятувальних операцій, передбачених частинами другою та третьою цієї статті, залучення до неї суден, компенсації витрат на здійснення таких операцій та використання місць-сховищ для суден встановлюються положенням про забезпечення готовності до реагування на</p>	<p><i>національного законодавства чи будь-якої міжнародної конвенції, які стосуються рятувальних операцій, що здійснюються органами державної влади або під їхнім контролем»</i> (стаття 5 Конвенції).</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
події відповідно до <i>Міжнародної конвенції про рятування 1989 року, інших міжнародних договорів та законодавства України.</i>	аварійні морські події відповідно до міжнародних договорів та законодавства України.	
ГЛАВА 2. МОРЕПЛАВСТВО У МОРСЬКИХ ПОРТАХ		
Стаття 80. Організація безпечного мореплавства в морському порту		
Безпечне мореплавство в морському порту забезпечується адміністрацією морського порту, капітаном морського порту, а також власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими <i>суб'єктами портової діяльності відповідно до Закону України «Про морські порти України».</i>	Безпечне мореплавство в морському порту забезпечується адміністрацією морського порту, капітаном морського порту, а також власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють свою діяльність в морському порту.	Представники бізнесу зауважують, що чинне законодавство не містить визначення терміну «суб'єкт портової діяльності».
Стаття 81. Обов'язки судна щодо дотримання режиму порту		
Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане <i>дотримувати</i> вимог міжнародних договорів і законодавства України, обов'язкових постанов по морському порту та виконувати розпорядження капітана морського порту. <...>	Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримуватися вимог міжнародних договорів і законодавства України, обов'язкових постанов по морському порту та виконувати розпорядження капітана морського порту щодо безпеки мореплавства. <...>	Правка з метою уточнення.

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
Стаття 82. Капітан морського порту		
<p>Капітан морського порту є посадовою особою, яка відповідає за організацію і координацію заходів, пов'язаних із забезпеченням безпечного мореплавства в морському порту та на підходах до нього, а також у районі забезпечення безпеки мореплавства капітаном морського порту.</p> <p><i>Повноваження та функції капітана морського порту може розповсюджуватися на декілька морських портів.</i></p> <p><i>Капітан морського порту очолює службу капітана морського порту, до складу якої входять:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) лоцманська служба морського порту;</i> <i>2) служба регулювання руху суден морського порту;</i> <i>3) служба морського портового нагляду;</i> <i>4) інші підрозділи, призначені для забезпечення виконання капітаном морського порту його повноважень та функцій.</i> <p><i>Капітан морського порту призначається на посаду і звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</i></p> <p>Капітан морського порту:</p> 	<p>Капітан морського порту є посадовою особою адміністрації морського порту, яка відповідає за організацію і координацію заходів, пов'язаних із забезпеченням безпечного мореплавства в морському порту та на підходах до нього.</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p>Капітан морського порту:</p>	<p>1) Як зазначають експерти Асоціації, обов'язкові постанови по морському порту та умови використання буксирів регулюють господарську діяльність в морському порту, а тому, на їх переконання, мають ознаки регуляторних нормативно-правових актів та мають затверджуватись центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, і подаватися на державну реєстрацію в установленому порядку. Водночас експерти Асоціації вважають, що капітан морського порту як особа, яка забезпечує безпеку судноплавства, не є регуляторним органом, а відтак та не може затверджувати зазначені нормативно-правові акти.</p> <p>2) Міжнародна асоціація капітанів портів (International Harbour Masters' Association, ІНМА) після вивчення та аналізу завдань, функцій та відповідальності капітанів морських портів визначив основні функції (ролі) капітана морського порту, а саме:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Повноваження щодо видачі дозволу на

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>1) відповідає в межах повноважень за забезпечення безпечного мореплавства в морському порту, на підходах до нього в районі забезпечення безпеки мореплавства капітаном морського порту;</p> <p>2) затверджує обов'язкові постанови по морському порту;</p> <p>3) визначає умови обов'язкового використання буксирів;</p> <p><...></p> <p>7) в установленому законом порядку розглядає справи про адміністративні правопорушення і накладає адміністративні стягнення.</p> <p>Капітан морського порту через службу капітана морського порту:</p> <p><...></p> <p>5) здійснює контроль за виконанням правил, визначених обов'язковими постановами по морському порту та правилами плавання з боку суден, стивідорних компаній, власників (користувачів) морських терміналів, а також адміністрацією морського порту;</p> <p><...></p> <p>11) організовує та координує аварійно-рятувальні роботи у районі забезпечення безпеки мореплавства капітаном морського порту за межами акваторії морського порту.</p> <p>У разі виявлення порушення вимог законодавства та (або) міжнародних договорів України, які стосуються безпеки мореплавства,</p>	<p>1) відповідає в межах повноважень за забезпечення безпечного мореплавства в морському порту, на підходах до нього в районі забезпечення безпеки мореплавства капітаном морського порту;</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p><...></p> <p>Положення відсутнє</p> <p>Капітан морського порту через службу капітана морського порту:</p> <p><...></p> <p>5) здійснює контроль за виконанням правил, визначених обов'язковими постановами по морському порту та правилами плавання з боку суден;</p> <p><...></p> <p>11) організовує та координує аварійно-рятувальні роботи в морському порту.</p> <p>У разі виявлення порушення вимог законодавства та (або) міжнародних договорів України, які стосуються безпеки</p>	<p>вхід судна до морського порту та виходу з нього;</p> <p>2. Повноваження щодо контролю за рухом суден на підходах до морського порту;</p> <p>3. Повноваження щодо контролю за рухом суден в акваторії морського порту;</p> <p>4. Участь у плануванні роботи морського порту;</p> <p>5. Повноваження щодо забезпечення безпеки в морському порту;</p> <p>6. Повноваження щодо забезпечення сталого розвитку та виконання правил і законодавства в сфері охорони навколишнього середовища;</p> <p>7. Повноваження компетентного органу з поводження з небезпечними вантажами;</p> <p>8. Повноваження, визначені Кодексом ОСПЗ;</p> <p>9. Реагування на надзвичайні ситуації та пом'якшення наслідків морських аварій та інцидентів.</p> <p>Перелічені функції свідчать про те, що капітан морського порту має бути посадовою особою адміністрації морського порту, а не головою окремої служби чи контролюючим (наглядовим) або регуляторним органом, незалежним від адміністрації морського порту.</p> <p>3) Представники бізнесу зауважують, що Законом України «Про морські порти</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>капітан морського порту повідомляє про це центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. У разі виявлення випадків скидання в акваторію порту забруднюючих речовин, капітан морського порту в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України, повідомляє також також центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища.</p> <p>Капітан морського порту здійснює інші функції й повноваження, установлені законом.</p> <p>Капітан морського порту та служба капітана морського порту діють на підставі положення положення про капітана морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. Утримання та фінансування служб капітанів морських портів здійснюється відповідно до Закону України «Про морські порти України».</p> <p>Розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту та у районі забезпечення безпеки мореплавства капітаном</p>	<p>мореплавства, капітан морського порту повідомляє про це центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства.</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p>Утримання та фінансування служб капітанів морських портів здійснюється відповідно до Закону України «Про морські порти України».</p> <p>Розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту та у районі забезпечення безпеки мореплавства капітаном</p>	<p>України» передбачено, що Порядок взаємодії адміністрації морських портів та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту встановлюється Кабінетом Міністрів України. Законодавство щодо виявлення скидів забруднюючих речовин з суден врегульоване Законом України «Про морські порти України» відповідно до міжнародних договорів України і відтак, на думку компаній-членів Асоціації, це питання не потребує додаткового регулювання.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>морського порту, що належать до його компетенції, зокрема у разі створення небезпеки для людського життя або навколишнього природного середовища, виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб. Розпорядження капітана морського порту може бути скасовано <i>центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства</i>, або адміністративним судом у порядку, встановленому законодавством. За невиконання розпоряджень капітана морського порту фізичні та юридичні особи несуть відповідальність, установлену законом. <i>Розпорядження капітана морського порту, зазначені у цій частині статті, можуть надаватися у формі приписів, форма і порядок складення яких встановлюються положенням про капітана морського порту.</i></p>	<p>морського порту, що належать до його компетенції, зокрема у разі створення небезпеки для людського життя або навколишнього природного середовища, виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб. Розпорядження капітана морського порту може бути скасовано адміністрацією відповідного морського порту, або адміністративним судом у порядку, встановленому законодавством. За невиконання розпоряджень капітана морського порту фізичні та юридичні особи несуть відповідальність, установлену законом. Положення відсутні.</p>	
<p>Стаття 83. Захід судна в морський порт та вихід судна з морського порту</p>		
<p><...> Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вхід в порт <i>у випадках:</i> 1) <i>невідповідності головних розмірів або інших характеристик судна вимогам обов'язкових постанов по морському порту, призначенню,</i></p>	<p><...> Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вхід в порт якщо: а) наявні факти, які вказують на те, що судно, на яке поширюються вимоги, визначені міжнародним законодавством з</p>	<p>1) Підстави для відмови у наданні дозволу на вхід судна до морського порту пропонується встановити відповідно до вимог міжнародних договорів та законів України. 2) З аналізу запропонованої Проектом</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>технічним характеристикам, технічному стану причальних та інших гідротехнічних споруд в морському порту відповідно до відомостей у реєстрі гідротехнічних споруд, що ведеться відповідно до Закону України «Про морські порти України»:</i></p> <p>2) виникнення загрози безпеці мореплавства у морському порту або охороні морського порту, яка пов'язана із заходом судна. Порядок отримання капітаном морського порту інформації про такі загрози та критерії її оцінки, як такої, що несе загрозу, встановлюється правилами контролю морських суден з урахуванням міжнародних договорів України.</p> <p>Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі: <...></p> <p>2) заборони експлуатації або виходу в море судна особою, уповноваженою здійснювати контроль суден відповідно до статті 85 цього Кодексу; <...></p> <p>4) несплати портових зборів та плати за послуги, що надані судну в морському порту;</p> <p>5) прийнятого в установленому законом порядку рішення: <...></p>	<p>питань охорони суден, в значній мірі не відповідає вимогам глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, з поправками, та частини А Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів; або</p> <p>б) наявні факти, які вказують на те, що судно в значній мірі не відповідає вимогам Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї;</p> <p>в) указом Президента України введено в дію рішення Ради національної безпеки та оборони України про застосування санкцій, передбачених пунктом 11 частини першої статті 4 Закону України «Про санкції».</p> <p>Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі: <...></p> <p>2) заборони на вихід судна від інспектора контролю державою прапора або інспектора контролю державою порту; <...></p> <p>Положення відсутнє.</p> <p>5) прийнятого в установленому законом порядку рішення: <...></p>	<p>Закону редакції статті вбачається, що вона не стосується морських вимог, окрім згадки щодо несплати портових зборів та плати за послуги, надані судну в морському порту. У зв'язку з цим, експерти Асоціації вбачають доцільним перенести ці норми щодо затримання суден та вантажів на морську вимогу до статті 84 КТМ в редакції Проекту Закону.</p> <p>3) Пропозиція щодо компенсації судновласнику за безпідставне затримання судна — з метою приведення Проекту Закону у відповідність до пункту f) правила I/19 SOLAS.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Розпорядження капітана морського порту про затримання судна або вантажу на морські вимоги, зазначені у цій статті Кодексу, дійсне протягом 72 годин. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню.</i></p> <p>Положення відсутнє</p>	<p>Положення відсутнє.</p> <p>Капітан морського порту може затримати судно на підставах, зазначених у частині другій цієї статті, до усунення виявлених за результатами контролю недоліків.</p> <p>Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верф.</p> <p>Про затримку судна негайно повідомляється судновласник.</p> <p>Якщо внаслідок заходів контролю судно невинновато затримано або якщо невинновато відстрочений його відхід, судновласник має право на компенсацію будь-яких понесених втрат або шкоди.</p>	
<p>Стаття 84. Затримання суден і вантажів</p>		
<p>Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном морського порту до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на: <...></p>	<p>Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном морського порту до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на: <...></p>	<p>Див. коментар до попередньої статті.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Забезпеченням морської вимоги може виступати банківська гарантія, гарантія клубу взаємного страхування відповідальності судновласників або інший вид забезпечення, передбачений законодавством. Надання судновласником забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром є підставою для негайного звільнення затриманого судна.</i></p> <p>Відповідальність за збитки, завдані необґрунтованим затриманням судна або вантажу, несуть фізичні та юридичні особи, на вимогу яких відбулося затримання.</p>	<p>Надання судновласником забезпечення морської вимоги з дотриманням вимог статті 44 цього Кодексу є підставою для негайного звільнення затриманого судна. Розпорядження капітана морського порту про затримання судна або вантажу на морські вимоги, зазначені в частині першій цієї статті, дійсне протягом трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню.</p> <p>Відповідальність за збитки, завдані необґрунтованим затриманням судна або вантажу, несуть фізичні та юридичні особи, на вимогу яких відбулося затримання.</p>	
<p>Стаття 86. Контроль суден у морському порту</p>		
<p>Стаття 86. Контроль суден у морському порту</p>	<p>Стаття 86. Контроль державою порту</p>	
<p><i>На суднах, що заходять в акваторію морського порту, службою морського портового нагляду здійснюється перевірка наявності судових документів і документів суднового екіпажу (документальна перевірка). Документальна перевірка здійснюється без відвідування судна. Перед виходом судна в море, служба морського портового нагляду проводить контрольний</i></p>	<p>Іноземні судна під час перебування в українських портах можуть підлягати перевірці на їх відповідність стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, а також контролю за дотриманням трудових норм у морському судноплавстві (контроль державою порту),</p>	<p>На переконання експертів Асоціації, запропонована Проектом Закону редакція статті не відповідає процедурам контролю державою порту, встановленим Міжнародною морською організацією (ІМО) Резолюцією А.1138(31). Водночас Україна як член ІМО має дотримуватися цих процедур відповідно до Кодексу з</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>зовнішній огляд судна.</i> <i>У випадках, що встановлені міжнародними договорами та законодавством України, уповноважена особа центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства (морський інспектор), здійснює первісні, більш детальні та повторні перевірки іноземних суден (контроль держави порту) та українських суден (контроль держави прапора).</i></p>	<p>який проводиться посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства (далі – інспектори контролю державою порту). Кваліфікаційні вимоги до інспекторів контролю державою порту визначаються Правилами контролю суден державою порту, які розробляються відповідно до міжнародних договорів України та законодавства ЄС і затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. Перелік інспекторів контролю державою порту та відомості про їх кваліфікацію розміщуються на офіційному веб-сайті центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. Контроль суден державою порту проводиться у таких випадках: відповідно до профілю ризику судна, розрахованого інформаційно-аналітичною системою меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту, за процедурами якого проводиться перевірка;</p>	<p>виконання документів ІМО (Резолюція ІМО А.1070(28)), а також імплементувати положення Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>Первісна перевірка включає перевірку судових документів і кваліфікаційних документів членів екіпажу, оцінку загального стану судна, складу і кваліфікації екіпажу, умов праці, проживання та обслуговування судового екіпажу, а також (за наявності) усунення порушень, які були виявлені під час попередніх перевірок судна.</p> <p>Більш детальна перевірка проводиться у разі наявних підстав вважати фактичний стан судна, його обладнання, умови праці, обслуговування та проживання екіпажу такими, що не відповідають судовим документам, району плавання, іншим умовам експлуатації судна, причетності судна до</p>	<p>на підставі інформації служби капітана морського порту або морського лоцмана про необхідність проведення більш детальної перевірки судна; при отриманні повідомлення від компетентного органу іноземної держави, уповноваженого на проведення контролю державою порту, про слідування в український порт субстандартного судна або судна, на якому не усунені недоліки, виявлені під час попередньої перевірки; при отриманні інформації від членів екіпажу або інших осіб про невідповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, про забруднення судном навколишнього природного середовища або про порушення умов перевезення вантажів і пасажирів.</p> <p>Первісна перевірка включає оцінку загального стану судна, складу і кваліфікації екіпажу, умов праці, проживання та обслуговування судового екіпажу, а також контроль за усуненням недоліків, виявлених під час попередніх перевірок судна.</p> <p>Більш детальна перевірка може проводитися у таких випадках: якщо необхідні судові документи не представлені чи не ведуться, або ведуться з використанням недостовірних даних, або представлені судові документи не містять необхідну інформацію, або не є чинними;</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>протизаконного скидання забруднюючих речовин у відкритому морі або в акваторії морського порту, а також за запитом уповноважених державних органів інших сторін міжнародних договорів України про проведення розслідування.</i></p>	<p>фактичний стан судна, його обладнання, умови праці, обслуговування та проживання екіпажу та пасажирів не відповідає судновим документам, району плавання, іншим умовам експлуатації судна;</p> <p>є розумні підстави вважати, що судно змінило прапор для того, щоб ухилитися від виконання зобов'язань, пов'язаних з дотриманням стандартів безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, а також трудових прав членів екіпажу;</p> <p>у разі отримання інспектором контролю держави порту скарги про невідповідність судна стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, а також про порушення трудових прав членів, умов праці, обслуговування та проживання екіпажу та пасажирів.</p> <p>Первісна та більш детальна перевірка судна здійснюється безоплатно.</p> <p>Інспектори контролю державою порту здійснюють аудіо- та відеофіксацію процесу перевірки судна за допомогою закріплених на форменому одязі технічних засобів, що мають функції аудіо- та відеозапису. Фото- та/або відеоматеріали в електронному вигляді зберігаються у Єдиній базі перевірок суден центрального органу</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
	<p>виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства та можуть надаватися на запит судновласника, власника судна, уповноваженим ними особам, компетентного органу держави прапору судна або особам за скаргою яких була проведена перевірка судна.</p> <p>Перевірку судна проводиться у присутності капітана і старшого механіка або осіб, що їх заміщують, або осіб, визначених капітаном або старшим механіком, таким чином, щоб не заважати нормальній роботі судна і праці екіпажу.</p> <p>Інспектори контролю державою порту повинні докласти усіх можливих зусиль з метою уникнення невинуватеної затримки або відстрочки відходу судна з порту. Судновласник має право на компенсацію будь-яких втрат або збитків, понесених у зв'язку з безпідставною затримкою судна.</p> <p>За результатами перевірки судна складається акт за формою, затвердженою процедурами меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту, за яким проводиться перевірка судна. У разі виявлення недоліків обов'язково зазначається назва, номер правила, пункту або підпункту нормативного акта, вимоги якого</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Повторна перевірка здійснюється у разі необхідності контролю усунення порушень, які були виявлені під час первісної або більш детальної перевірки судна.</i></p>	<p>порушені, а також заходи реагування, визначені необхідними для усунення таких недоліків.</p> <p>У випадку виявлення недоліків, які становлять безсумнівну загрозу безпеці судна, життю та здоров'ю членів екіпажу чи пасажирів або можуть призвести до забруднення навколишнього природного середовища, інспектор контролю держави порту може заборонити судну залишати порт до усунення виявлених недоліків.</p> <p>Про заборону судну виходити з порту невідкладно інформується капітан морського порту, судновласник, морський агент судна, визнана організація, що здійснює технічний нагляд за судном, а також компетентний орган держави прапора. Якщо виявлені недоліки стосуються умов праці, проживання або обслуговування членів екіпажу або пасажирів, таке повідомлення також надсилається організації роботодавців та професійній спілці моряків в порту, де проводилась перевірка, а також компетентному органу, уповноваженому на проведення контролю державою порту, в наступному порту заходу судна.</p> <p>Повторна перевірка судна з метою контролю за усуненням недоліків, що стали підставою для заборони на вихід судна з порту, проводиться не пізніше 12 годин з моменту</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>У випадку виявлення під час перевірки судна порушень, які окремо або разом роблять плавання судна небезпечним для життя та здоров'ю людей, навколишнього природного середовища, судна, вантажу, іншого майна, морський інспектор повинен:</i></p> <p><i>1) надати судну припис, що містить перелік заходів та строк усунення таких порушень, або</i></p> <p><i>2) заборонити його вихід з морського порту, або</i></p> <p><i>3) дозволити перехід судна до найближчої відповідної та доступної судноремонтної верфі.</i></p> <p><i>У разі виявлення під час перевірки судна порушень, що стосуються охорони судна або морського порту (терміналу), в якому знаходиться судно, морський інспектор може також обмежити судові операції, зокрема, заборонити переміщення судна в акваторії морського порту, або надати припис про обов'язковий відхід (видворення) судна з морського порту.</i></p> <p><i>У разі виявлення порушення (порушень), які окремо або разом роблять продовження експлуатації судна в морському порту небезпечним для людського життя або навколишнього природного середовища, морський інспектор зобов'язаний тимчасово припинити експлуатацію судна.</i></p> <p><i>Видворення судна з морського порту та тимчасове припинення експлуатації судна застосовуються лише у виключних випадках наявності безпосередньої загрози охороні або</i></p>	<p>отримання запиту капітана судна або морського агента судна про проведення повторної перевірки.</p> <p>Витрати на проведення повторної перевірки інспектором контролю державою порту компенсуються судовласником судна у порядку, визначеному Правилами контролю суден.</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>безпеці людського життя, навколишньому природному середовищу, судну або іншому майну та якщо відсутні інші способи усунення зазначеної загрози.</i></p> <p><i>Про заборону виходу судна з морського порту, обмеження судових операцій, видворення або припинення експлуатації негайно повідомляється судновласнику або його морському агенту. Якщо така заборона, обмеження, видворення або припинення стосується іноземного судна, інформація про це негайно надається дипломатичному представнику держави прапору цього судна, а також іншим причетним особам у порядку, встановленому міжнародними договорами України. Повідомлення і надання інформації, передбачені цією частиною статті, здійснюються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства.</i></p> <p><i>Під час здійснення перевірок суден в морському порту морські інспектори повинні докласти усіх можливих зусиль з метою уникнення невиправданої затримки або відстрочки відходу судна з морського порту. Судно має право на компенсацію будь-яких втрат або збитків, понесених у зв'язку з невиправданою затримкою або відстрочкою відходу.</i></p> <p><i>Під час проведення перевірок морський інспектор здійснює аудіо- та відео фіксацію</i></p>		

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>процесу таких заходів за допомогою закріплених на форменому одязі технічних засобів, що мають функції аудіо- та відеозапису. Інструкція із застосування морськими інспекторами технічних засобів, що мають функції фото- та відеозапису, порядок зберігання, видачі та приймання таких засобів, а також зберігання, видалення та використання інформації, отриманої з цих засобів, затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. Капітан судна або призначений ним член екіпажу судна має право фіксувати процес здійснення морським інспектором перевірки судна засобами аудіо- та відеотехніки, не перешкоджаючи здійсненню такого заходу.</i></p> <p><i>Порядок визначення суден, які підлягають первісній перевірці, порядок проведення усіх видів перевірок, передачі, отримання і використання інформації щодо контролю суден, кваліфікаційні вимоги до морських інспекторів, а також проведення контрольного зовнішнього огляду суден встановлюються правилами контролю морських суден, які розробляються відповідно до міжнародних договорів України та законодавства ЄС і затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього</i></p>		

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>Положення відсутнє.</i></p> <p><i>Положення відсутнє.</i></p>	<p>дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженим центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері морського транспорту.</p> <p>У разі відсутності судових документів, наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства або наявності підстав вважати, що на судні порушені трудові права, умови життя та відпочинку членів екіпажу та пасажирів, посадова особа служби капітана морського порту інформує інспектора контролю державою прапора або інспектора контролю державою порту про необхідність проведення більш детальної перевірки судна.</p> <p>Особливості здійснення перевірки суден внутрішнього плавання встановлюються Законом України «Про внутрішній водний транспорт».</p>	
<p>Стаття 111. Правовий статус служби регулювання руху суден</p>		
<p>Служба регулювання руху суден <i>входить до складу служби капітана морського порту</i> діє відповідно до положення про службу регулювання руху суден положення про службу регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що</p>	<p>Служба регулювання руху суден діє відповідно до Типового положення про службу регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах</p>	<p>Експерти Асоціації вбачають більш доцільним залишити цю статтю в чинній редакції, оскільки з Проекту Закону є не в повній мірі зрозумілим статус служби капітана морського порту.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</p> <p><i>Район забезпечення безпеки мореплавства капітаном морського порту має охоплювати зону дії служби регулювання руху суден, яка входить до складу служби цього капітана морського порту.</i></p>	<p>морського і внутрішнього водного транспорту.</p> <p>Якщо зона дії служби регулювання руху суден охоплює акваторії кількох портів або узбережні води і вузькості (регіональна служба регулювання руху суден), порядок створення і підпорядкованість служби регулювання руху суден визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</p>	
<p>Стаття 120. Поняття майна, що затонуло в морі і сфера застосування</p>		
<p><...></p> <p>Якщо таке майно затонуло на акваторії морського порту або у районі забезпечення безпеки мореплавства капітаном морського порту, організація, відповідальна за підняття, віддалення або знищення цього майна, повинна погодити свої дії з капітаном морського порту відповідно до законодавства України.</p>	<p><...></p> <p>Якщо таке майно затонуло на акваторії морського порту організація, відповідальна за підняття, віддалення або знищення цього майна, повинна погодити свої дії з капітаном морського порту відповідно до законодавства України.</p>	<p>Представники бізнесу зауважують, що капітан морського порту має забезпечувати безпеку мореплавства в акваторії морського порту та на підходах до нього. При цьому, забезпечення безпеки судноплавства в інших районах моря має покладатися на Адміністрацію судноплавства.</p>
<p>Закон України «Про транспорт» №232/94-ВР від 10 листопада 1994 року (далі – Закон №232/94-ВР) (Відомості Верховної Ради України, 1994 р., № 51, ст. 446; 2001 р., № 9, ст. 38, 2013 р., № 7, ст. 65, 2015 р., № 21, ст. 1165):</p>		
<p>Стаття 16³. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства</p>		
<p>Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства:</p>	<p>Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства:</p>	<p>Правка з метою приведення Проекту Закону у відповідність до законопроекту № 9283-1 від 23.05.2023.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><...> здійснює контроль за регулюванням руху суден, лоцманським проведенням суден на морі і внутрішніх водних шляхах, <i>навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства і судноплавства на внутрішніх водних шляхах</i>; <...> реєструє лінії закордонного плавання та розміщує відповідну інформацію на своєму офіційному веб-сайті; здійснює інші повноваження, визначені законами та покладені на нього Кабінетом Міністрів України.</p>	<p><...> здійснює контроль за регулюванням руху суден, лоцманським проведенням суден на морі і внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства і судноплавства на внутрішніх водних шляхах; <...> реєструє лінії закордонного плавання та розміщує відповідну інформацію на своєму офіційному веб-сайті; здійснює інші повноваження, визначені законами та покладені на нього Кабінетом Міністрів України.</p>	
<p>Стаття 24. Морський транспорт і його склад</p>		
<p>До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, <i>навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства</i>, шляхові роботи, <i>пошук і рятування людей на морі</i>, морські порти та термінали, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно</p>	<p>До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, шляхові роботи, пошук і рятування людей на морі, морські порти та термінали, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та</p>	<p>Правка з метою приведення Проекту Закону у відповідність до законопроекту № 9283-1 від 23.05.2023.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.	організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.	
Стаття 25. Землі морського транспорту		
<p><...> Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з капітаном відповідного морського порту.</p>	<p><...> Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.</p>	<p>Пропонується залишити положення в чинній редакції Закону №232/94-ВР. Більш детальне обґрунтування викладене в коментарях до запропонованої Проектом Закону редакції статті 82 КТМ.</p>
Закон України «Про внутрішній водний транспорт» (Урядовий кур'єр від 09 січня 2021 року, № 5):№1054-ІХ від 3 грудня 2020 року (далі – Закон №1054-ІХ)		
Стаття 1. Визначення термінів		
<p><...> 88) якірна стоянка – <i>облаштована гідротехнічна споруда або визначена на місцевості ділянка, що призначена для стоянки суден на якорі на внутрішніх водних шляхах за межами суднового ходу.</i></p>	<p><...> 88) якірна стоянка – гідротехнічна споруда, облаштована на внутрішніх водних шляхах за межами суднового ходу і призначена для стоянки суден на якорі.</p>	<p>Термін «якірна стоянка» пропонуємо залишити в чинній редакції Закону №1054-ІХ, оскільки «місцевість» - це простір земної поверхні, а не водний об'єкт.</p>
Стаття 74. Відповідальність за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт		
<p><...> 2. За порушення законодавства про внутрішній водний транспорт щодо здійснення діяльності без внесення до Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту на власників</p>	<p><...> 2. За порушення законодавства про внутрішній водний транспорт щодо здійснення діяльності без внесення до Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього</p>	<p>Пропонуємо залишити зазначену частину 2 статті 74 в чинній редакції Закону №1054-ІХ, оскільки відповідно до частини 5 статті 26 Закону №1054-ІХ витяг з Реєстру об'єктів інфраструктури</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>річкових портів (терміналів), власників, балансоутримувачів або утримувачів об'єктів інфраструктури, зазначених у пунктах 2, 3, 4, 8, 11 і 12 частини четвертої статті 26 цього Закону, накладаються адміністративно-господарські штрафи у розмірі 3 тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p>	<p>водного транспорту на власників річкових портів (терміналів) накладаються адміністративно-господарські штрафи у розмірі 3 тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p>	<p>внутрішнього водного транспорту є дозвільним документом і обов'язковий для отримання лише для власників річкових портів (терміналів). Крім того, як зазначають експерти Асоціації, в пояснювальній записці до Проекту Закону відсутні згадки про необхідність накладання штрафів на суб'єктів господарювання у зв'язку із невнесенням інформації до Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, а також про проблеми, пов'язані з небажанням суб'єктів господарювання надавати відповідну інформацію.</p>
<p align="center">Закон України «Про морські порти України» №4709-VI від 17 травня 2012 року (далі – Закон №4709-VI)(Відомості Верховної Ради України, 2013 р., № 7, ст. 65):</p>		
<p align="center">Стаття 1. Визначення термінів</p>		
<p>1. У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні: 1) адміністрація морських портів України – державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, <i>безпечне мореплавство в портовій акваторії, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань</i></p>	<p>1. У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні: 1) адміністрація морських портів України - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої</p>	<p>Пропонується залишити підпункт 1 частини 1 статті 1 Закону №4709-VI в чинній редакції, оскільки обов'язок Адміністрації морських портів України (далі – АМПУ) щодо забезпечення безпеки мореплавства встановлений пунктом 4 частини 1 статтею 15 Закону № 4709-VI та статтею 74 КТМ. Крім того, в пояснювальній записці до Проекту Закону відсутній аналіз наслідків</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>безпосередньо та через філії;</i></p> <p>1¹) адміністрація морського порту – філія адміністрації морських портів України на чолі з начальником морського порту, утворена відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування одного або декількох морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на неї завдань;</p> <p><...></p>	<p>філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту);</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p><...></p>	<p>укрупнення філій АМПУ для суб'єктів господарювання, особливо за умов щоденної необхідності погодження документів з посадовими особами філій.</p>
<p>Стаття 2. Сфера застосування Закону</p>		
<p><...></p> <p>2. Цей Закон регулює діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, <i>адміністрацій та капітанів морських портів</i>, власників морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг (товарів, робіт).</p> <p><...></p>	<p><...></p> <p>2. Цей Закон регулює діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, власників морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг (товарів, робіт).</p> <p><...></p>	<p>Пропонуємо залишити частину 2 статті 2 Закону №4709-VI в чинній редакції, оскільки, як зазначено вище, згідно зі світовою практикою капітан морського порту є посадовою особою адміністрації морського порту, що забезпечує безпеку мореплавства в морському порту (див. вище коментарі до запропонованої Проектом Закону редакції статті 82 КТМ).</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
Стаття 7. Планування розвитку морських портів		
<p><...> 3. Розвиток морського порту здійснюється відповідно до плану розвитку морського порту, який формується з урахуванням планів розвитку морських терміналів, а також підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту. План розвитку кожного морського порту <i>розробляється адміністрацією морського порту разом з капітаном морського порту і затверджується адміністрацією морських портів України за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. План розвитку морського порту повинен відповідати положенням Стратегії розвитку морських портів України у короткостроковій перспективі та містити деталізовану схему території морського порту.</i> <...></p>	<p><...> 3. Розвиток морського порту здійснюється відповідно до плану розвитку морського порту, який формується з урахуванням планів розвитку морських терміналів, а також підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту. План розвитку кожного морського порту розробляється адміністрацією морських портів України та затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. План розвитку морського порту повинен відповідати положенням Стратегії розвитку морських портів України у короткостроковій перспективі та містити деталізовану схему території морського порту. <...></p>	<p>Пропонуємо не зазначати капітана морського порту окремо, оскільки, як зазначають експерти Асоціації, згідно зі світовою практикою капітан морського порту є посадовою особою адміністрації морського порту, що забезпечує безпеку мореплавства в морському порту (див. вище коментарі до запропонованої Проектом Закону редакції статті 82 КТМ).</p>
Стаття 10. Режим охорони, перебування та переміщення в морському порту		
<p>1 Режим охорони, перебування та переміщення в морському порту встановлюється з урахуванням міжнародних договорів та законодавства України <i>адміністрацією морського порту.</i> Контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в морському порту адміністрація морського порту</p>	<p>1. Режим охорони, перебування та переміщення в морському порту встановлюється адміністрацією морського порту відповідно до Типового положення про режим охорони, перебування та переміщення в морському порту, що затверджується центральним органом</p>	<p>Як повідомляють експерти Асоціації, на практиці, положення філій АМПУ про режим перебування і переміщення в морському порту містять регуляторні норми, які застосовуються до всіх суб'єктів господарювання в морському порту. Оскільки АМПУ не є</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>здійснює спільно з органом охорони державного кордону.</p> <p><...></p> <p>План охорони морського порту затверджується <i>начальником</i> морського порту. План охорони морського терміналу (який не є складовою плану охорони морського порту) затверджується його власником за погодженням з <i>начальником</i> морського порту.</p> <p><...></p>	<p>виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, з урахуванням міжнародних договорів та законодавства України. Контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в морському порту адміністрація морського порту здійснює спільно з органом охорони державного кордону.</p> <p><...></p> <p>План охорони морського порту затверджується адміністрацією морського порту. План охорони морського терміналу (який не є складовою плану охорони морського порту) затверджується його власником за погодженням з адміністрацією морського порту.</p> <p><...></p>	<p>регуляторним органом, то відповідно вона не здійснюється обговорення такого регулювання господарської діяльності в морському порту з заінтересованими особами, на які розповсюджується встановлений АМПУ режим перебування і переміщення в морському порту. Вважаємо, що закріплення необхідності дотримання Типового положення про режим охорони, перебування та переміщення в морському порту, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, буде вирішенням зазначеної невідповідності Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» №1160-IV від 11 вересня 2003 року (далі – Закон №1160-IV).</p>
<p>Стаття 13. Основи державного регулювання діяльності в морському порту</p>		
<p><...></p> <p>3. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, щодо портової діяльності є:</p>	<p><...></p> <p>3. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, щодо портової діяльності є:</p>	<p>Як зазначають експерти Асоціації, згідно зі світовою практикою капітан морського порту є посадовою особою адміністрації морського порту, яка забезпечує безпеку мореплавства в морському порту (див. вище коментарі до запропонованої Проектом Закону редакції статті 82 КТМ).</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><...> б) призначення начальників та капітанів морських портів; 7) розроблення Стратегії розвитку морських портів України на основі планів розвитку морських портів; <...></p>	<p><...> Положення відсутнє. 7) розроблення Стратегії розвитку морських портів України на основі планів розвитку морських портів; <...></p>	<p>У компаній-членів Асоціації виникає питання, чому призначення капітана морського порту віднесено до компетенції центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, а не керівника філії АМПУ. Також не ясно, чому призначення керівника філії АМПУ також віднесено до компетенції, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, якщо керівник філії має прямо підпорядковуватися голові АМПУ, а не міністру.</p>
<p>Стаття 14. Організація безпечного мореплавства в акваторії морського порту</p>	<p>Стаття 14. Організація мореплавства в акваторії морського порту</p>	
<p><i>1. Безпечне мореплавство в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морського порту, капітаном морського порту та службою капітана морського порту, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до міжнародних договорів та законодавства України, а також правил,</i></p>	<p>1. Організація мореплавства в акваторії морського порту здійснюється на основі розподілу функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства. 2. Державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і</p>	<p>Як зазначають експерти Асоціації, згідно зі світовою практикою капітан морського порту є посадовою особою адміністрації морського порту, яка забезпечує безпеку мореплавства в морському порту (див. вище коментарі до запропонованої редакції статті 82 КТМУ). У зв'язку з чим пропонуємо концептуально залишити статтю 14 у</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>визначених обов'язковими постановами по морському порту.</i></p> <p><i>2. Повноваження та функції капітана морського порту, інші питання щодо функціонування капітана морського порту та служби капітана морського порту визначаються Кодексом торговельного мореплавства України. Адміністрація морських портів України і адміністрація морського порту не мають права втручатися в діяльність капітана морського порту і служби капітана морського порту, спрямовану на виконання зазначених повноважень та функцій.</i></p>	<p>внутрішнього водного транспорту та судноплавства.</p> <p>3. Безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морського порту, капітаном морського порту, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту.</p>	<p>чинній редакції Закону №4709-VI, разом з тим передбачивши, що нагляд за безпекою мореплавства у морському порту здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, а не капітаном морського порту.</p>
<p>Стаття 15. Адміністрація морських портів України. Адміністрація морського порту</p>	<p>Стаття 15. Адміністрація морських портів України</p>	
<p><i>1. Адміністрація морських портів України – це державне унітарне підприємство, яке входить до сфери управління центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</i></p> <p><i>2. До складу адміністрації морських портів України на правах філій входять адміністрації морських портів.</i></p> <p><i>3. Служби капітанів морських портів (включно з лоцманськими службами і службами регулювання руху суден у морських портах, службами морського портового нагляду та іншими підрозділами, призначеними для забезпечення виконання капітаном морського</i></p>	<p>1. Адміністрація морських портів України утворюється з метою:</p> <p>1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту;</p> <p>2) надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;</p>	<p>Пропонується залишити статтю 15 в чинній редакції Закону №4709-VI, оскільки:</p> <p>1) Як зазначають експерти Асоціації, згідно зі світовою практикою капітан морського порту є посадовою особою адміністрації морського порту, яка забезпечує безпеку мореплавства в морському порту (див. вище коментарі до запропонованої Проектом Закону редакції статті 82 КТМ).</p> <p>2) Пунктом 9 частини 1 статті 15 Закону №4709-VI врегульовано питання виявлення випадків скидання суднами</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>порту його повноважень та функцій) входять до складу окремої філії адміністрації морських портів України.</p> <p>4. Адміністрація морських портів України:</p> <p>1) забезпечує функціонування адміністрації морських портів та служб капітанів морських портів;</p> <p>2) забезпечує справляння та цільове використання портів зборів;</p> <p>3) розробляє пропозиції щодо стратегії розвитку морських портів, законодавчих та нормативно-правових актів у сфері портової діяльності;</p> <p>4) організовує розроблення та виконання адміністраціями морських портів планів розвитку морських портів;</p> <p>5) забезпечує ефективне використання адміністраціями морських портів та іншими філіями державного майна, переданого їй в господарське відання;</p> <p>6) здійснює збір та облік даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;</p> <p>7) виконує інші функції відповідно до цього Закону та інших актів законодавства.</p> <p>У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів укладає договори, що відповідають її функціям, зокрема господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.</p> <p>5. Адміністрація морського порту:</p> <p>1) утримує та забезпечує ефективне використання закріпленого за нею державного</p>	<p>3) організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту;</p> <p>4) організації та забезпечення безпеки мореплавства;</p> <p>5) збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;</p> <p>6) організації розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовки пропозицій щодо його вдосконалення;</p> <p>7) організації та координації аварійно-рятувальних робіт;</p> <p>8) організації робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;</p> <p>9) забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища, у тому числі шляхом участі в межах визначеної законодавством компетенції у виявленні випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту.</p> <p>Порядок взаємодії адміністрації морських портів та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього</p>	<p>(плавзасобами) забруднюючих речовин з судену межах акваторії порту. На переконання компаній-членів Асоціації, скасування цього регулювання може сприяти поверненню до морських портів України потенційно корупційних практик, пов'язаних із так званим «екологічним контролем суден».</p> <p>3) Не зрозуміло, чому саме міністр має призначати керівника філії АМПУ, якщо керівник філії напряму підпорядковується голові АМПУ. Також не ясно, чому внутрішня організація держпідприємства має встановлюватися законом, а не положенням про адміністрацію морського порту, як зазначено в чинній редакції статті та передбачено статтею 64 ГК України та статтею 95 ЦК України.</p> <p>4) Неприйнятно покласти на АМПУ повноваження щодо розробки нормативно-правових актів, оскільки відповідно до пункту 1 частини першої 1 статті 7 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» №3166-VI від 17 березня 2011 року (далі – Закон №3166-VI) це є функцією міністерства.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>майна, зокрема модернізацію, реконструкцію, будівництво та ремонт гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту;</i></p> <p><i>2) надає послуги суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного плавання, маневрування та стоянки;</i></p> <p><i>3) забезпечує безпечну експлуатацію об'єктів портової інфраструктури державної власності, зокрема гідротехнічних споруд, розташованих у межах території та акваторії морського порту.</i></p> <p><i>Експлуатаційне днопоглиблення гідротехнічних споруд морських портів (портової акваторії та підводних споруд штучного та природного походження, у тому числі судноплавних каналів, операційних акваторій причалів, якірних стоянок) не належать до спеціального водокористування і не потребує одержання спеціальних дозволів на користування надрами (крім випадків реалізації ґрунту (мінеральної сировини)), дозволів на спеціальне водокористування, дозволів на проведення робіт на землях водного фонду;</i></p> <p><i>4) забезпечує безпечне мореплавання в акваторії порту;</i></p> <p><i>5) організовує роботи з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;</i></p> <p><i>6) забезпечує охорону морського порту і суден,</i></p>	<p>природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту встановлюється Кабінетом Міністрів України;</p> <p>10) забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;</p> <p>11) надання допомоги потерпілим;</p> <p>12) визначення районів обов'язкового використання буксирів;</p> <p>13) справляння та цільового використання портових зборів;</p> <p>14) координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;</p> <p>15) забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;</p> <p>16) контролю і підтримання оголошених</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>що знаходяться в його акваторії;</p> <p>7) бере участь в організації та координації аварійно-рятувальних робіт в морському порту, надання допомоги потерпілим;</p> <p>8) розробляє та виконує план розвитку морського порту;</p> <p>9) забезпечує дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища;</p> <p>10) забезпечує проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;</p> <p>11) забезпечує відповідно до вимог міжнародних договорів та законодавства України приймання з суден для нафти, нафтовмісних вод, суднових стічних вод, сміття, експлуатаційних та вантажних відходів;</p> <p>12) забезпечує створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;</p> <p>13) забезпечує підтримання оголошених глибин в акваторії морського порту;</p> <p>14) виконує інші функції відповідно до цього Закону та інших актів законодавства.</p> <p>Адміністрація морського порту може виконувати покладені на неї повноваження та функції в одному або декількох морських портах. Адміністрацію морського порту очолює начальник морського порту, який призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у</p>	<p>глибин.</p> <p>2. У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.</p> <p>3. Голова адміністрації морських портів України призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. Керівник адміністрації морського порту (начальник морського порту) призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, за поданням голови адміністрації морських портів України. Керівник адміністрації морського порту (начальник морського порту) діє на підставі положення про адміністрацію морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і</p>	

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p><i>сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</i></p> <p><i>Начальник морського порту та адміністрація морського порту діють на підставі положення про адміністрацію морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</i></p> <p><i>У процесі своєї діяльності адміністрація морського порту укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають її функціям, зокрема господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.</i></p>	<p>внутрішнього водного транспорту.</p>	
<p>Стаття 16. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України, адміністрації морського порту та служби капітана морського порту</p>	<p>Стаття 16. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України</p>	
<p>1. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України, (зокрема, адміністрацій морських портів і служб капітанів морських портів) здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.</p> <p>2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших</p>	<p>1. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України, — (зокрема, адміністрацій морських портів і служб капітанів морських портів) здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.</p> <p>2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших</p>	<p>Пропонується залишити статтю 16 в чинній редакції Закону №4709-VI.</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.	об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.	
Стаття 17. Обов'язкові постанови по порту		
<p>1. Обов'язкові постанови по порту розробляються <i>адміністрацією морського порту і затверджуються капітаном морського порту.</i></p> <p><...></p>	<p>1. Обов'язкові постанови по порту розробляються та затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</p> <p><...></p>	<p>Як зазначають експерти Асоціації, обов'язкові постанови по морському порту за своїм характером є регуляторним нормативно-правовим актом. Таким чином, з урахуванням пункту 1 частини 1 статті 7 Закону №3166-VI і статті 7 Закону №1160-IV, можна дійти висновку, що обов'язкові постанови по порту мають розроблятися та затверджуватися саме центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.</p>
Стаття 18. Особливості провадження господарської діяльності у морському порту		
<p><...></p> <p>5. Адміністрація морських портів України, <i>адміністрації та капітани морських портів не мають</i> права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси. Суб'єкти</p>	<p><...></p> <p>5. Адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси. Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою</p>	<p>Пропонується залишити частину 5 статті 18 в чинній редакції Закону №4709-VI, оскільки, як зазначають експерти Асоціації, згідно зі світовою практикою капітан морського порту є посадовою особою адміністрації морського порту, яка забезпечує безпеку мореплавства в морському порту (див. вище коментарі до запропонованої Проектом Закону редакції статті 82 КТМ).</p>

Редакція Проекту Закону	Редакція Проекту Закону, запропонована Асоціацією	Обґрунтування та коментарі Асоціації
<p>господарювання, які здійснюють свою діяльність у межах морського порту, мають право на власний розсуд розпоряджатися належним їм майном, розширювати свої межі у відповідності до вимог Цивільного, Господарського, Земельного та Водного кодексів України.</p> <p><...></p>	<p>діяльність у межах морського порту, мають право на власний розсуд розпоряджатися належним їм майном, розширювати свої межі у відповідності до вимог Цивільного, Господарського, Земельного та Водного кодексів України.</p> <p><...></p>	<p>При цьому Проект Закону пропонує, щоб капітан морського порту фінансувався за рахунок АМПУ, але щоб АМПУ не втручалася в діяльність капітана морського порту. Крім того, що такі законодавчі обмеження не будуть ефективними, на цей конфлікт інтересів у 2015 році вже звертала увагу ІМО.</p>
<p>Стаття 19. Послуги, що надаються у морських портах</p>		
<p>1. У морських портах надаються послуги з обслуговування суден, зокрема приймання з суден нафти, нафтовмісних вод, суднових стічних вод, сміття, експлуатаційних та вантажних відходів, інших забруднюючих речовин відповідно до міжнародних договорів України, здійснення операцій з вантажами, зокрема проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством. Портові оператори <i>перед здійсненням</i> завантаження чи розвантаження навалювального судна твердими навалювальними вантажами повинні <i>пересвідчитися в його придатності до безпечного здійснення зазначених операцій відповідно до міжнародних договорів України та правил розвантаження і навантаження навалочних суден.</i></p> <p><...></p>	<p>1. У морських портах надаються послуги з обслуговування суден, зокрема приймання з суден нафти, нафтовмісних вод, суднових стічних вод, сміття, експлуатаційних та вантажних відходів, інших забруднюючих речовин відповідно до міжнародних договорів України, здійснення операцій з вантажами, зокрема проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством. Портові оператори при здійсненні завантаження чи розвантаження навалювального судна твердими навалювальними вантажами повинні дотримуватись правил розвантаження і навантаження навалочних суден.</p> <p><...></p>	<p>На думку компаній-членів Асоціації, конкретні вимоги, яких повинні будуть дотримуватись портові оператори при здійсненні завантаження чи розвантаження навалювального судна, повинні визначатись не законом, а правилами розвантаження і навантаження навалочних суден, які підлягатимуть затвердженню відповідно до порядку, передбаченому статтею 3 КТМ в редакції, запропонованій цим Проектом Закону.</p>