|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Норма проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу» | Пропозиції Американської торгівельної палати в Українідо проекту постанови | **Коментарі** |
| **Про затвердження Порядку перевірки, взяття проб води**  **та проведення їх аналізу**  Відповідно до статті 102 Водного кодексу України та абзацу п’ятого пункту 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269 (ЗП України, 1996 р., № 8,  ст. 241; Офіційний вісник України, 2002 р., № 14, ст. 741; 2009 р., № 69, ст. 2384; 2013 р., № 82, ст. 3041; 2015 р., № 59, ст. 1937), Кабінет Міністрів України постановляє:  Затвердити Порядок перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу, що додається.  **ПОРЯДОК перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу**  17. Під час перевірки, у разі необхідності, здійснюється відбір проб:  морських вод у районі водокористування (акваторії морського порту) з метою визначення фонових концентрацій речовин;  вод, що скидаються із суден або плануються до скидання, з метою встановлення відповідності їх якості нормативам гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин.  18. Відбір проб морських вод у районі водокористування (акваторії морського порту) здійснюється державним інспектором у присутності представника адміністрації відповідного морського порту.  19. Рішення щодо необхідності відбору проб води на судні приймається державним інспектором.  20. Підставою для відбору проб ізольованого баласту є факт скиду з ізольованим баластом зримих плавучих часток або виникнення видимих слідів нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в районі скиду, що призвело до фактичного погіршення якості води.  24. Посуд для відбору та зберігання проб, а також засоби його герметизації не повинні призводити до змін складу та властивостей проб води.  При виборі посуду керуються вимогами ДСТУ ISO 5667-3-2001 «Якість води. Відбирання проб. Частина 3. Настанови щодо зберігання та поводження з пробами». | 1. Проектом порядку врегульовано значно ширше коло питань, ніж це передбачено абз. 5 п. 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря, на виконання яких його розроблено, про що свідчить комплексний аналіз вказаного пункту.  Зокрема, п. 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря регулює питання, пов’язані лише зі скидом ізольованого баласту, однак не перевіркою суден і баластних вод в цілому.  Так, абз.1 вказаного пункту дозволяє скид ізольованого баласту без обмежень, за виключенням випадків, визначених наступним абзацом вказаного пункту. Зокрема, абз. 2 п. 51 надано право морським екологічним інспекціям Держекоінспекції перевірити відповідність ізольованого баласту, скидання якого здійснюється із суден у внутрішні морські води та територіальне море, нормативам гранично допустимих концентрацій основних забруднюючих речовин у морському порту у випадку, якщо під час скидання із судна ізольованого баласту разом з ним викидаються зримі плавучі частки або виникають видимі сліди нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в районі скиду, що призвело до фактичного погіршення якості води.  У разі коли «в районі водокористування (акваторії морського порту)» гранично допустима концентрація основних забруднюючих речовин перевищує значення «фонових показників якості води», «рівень забруднення ізольованого баласту», скидання якого здійснюється із суден у внутрішні морські води та територіальне море, що призвело до фактичного погіршення якості води, «вимірюється згідно з фоновими значеннями показників якості води» відповідного району водокористування.  Перевірка здійснюється з метою встановлення джерела забруднення.  Саме тому згідно з наступним абзацом п. 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря передбачено, що Кабінет Міністрів України встановлює «порядок перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу».  Таким чином, в даному випадку мова йде виключно про перевірку та визначення рівня забруднення «ізольованого баласту», а також «якості води в районі водокористування (акваторії морського порту)».  Натомість проектом Порядку пропонується врегулювати цілий комплекс різних питань, зокрема визначено:   * порядок відбору проб усіх вод, що скидаються (можуть скидатись) з суден та форму акту відбору проб води (п. 17, 18, 19 та інші).   Щодо відбору проб усіх вод, що скидаються (можуть скидатись) з суден, законодавство не передбачає необхідності прийняття нормативно-правового акту, який регулює ці питання, що в свою чергу виключає можливість їх врегулювання у вказаній постанові.   1. **Щодо підстав та порядку відбору проб**   Фактично це основні питання, що повинні бути врегульовані даним проектом Порядку. Однак вказаним питанням присвячено досить мало норм, в результаті чого порядок відбору проб та дій сторін (капітана, держекоінспектора, тощо) потребують доопрацювання.  При цьому низка запропонованих норм суперечить законодавству та значно розширюють повноваження держекоінспекторів. Згідно з проектом Порядку передбачено здійснення під час перевірки «у разі необхідності» відбору проб «усіх вод, що скидаються або плануються до скидання із суден» (п. 17). При цьому, рішення щодо необхідності відбору проб води на судні приймається держекоінспектором (п. 19). Однак згідно з п. 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря обмежено перелік випадків, в яких можливий відбір проб, а також обмежено перелік вод, що підлягає контролю (ізольований баласт і поверхневі води акваторії), у зв’язку з чим вказані пункти проекту Порядку повинні бути приведені у відповідність до законодавства.  Відбір проб води згідно п. 19-20 проекту Порядку повинно бути заборонено під час проведення розвантажувально/навантажувальних робіт оператором та в даний процес перевалки не має права втручатися Державна екологічна інспекція України. При цьому, підкреслюємо, що відбір проб за будь-яких обставин не повинен спричиняти затримку судна, вантажу та/або процесу перевалки та використання причалу.  На сьогодні при аналізі проб води Держекоінспектори керуються застарілими нормами щодо гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин у воді ще 60-70-х років. Потрібно розробити нові, адаптовані норми для українського водного басейну. Відсутній чіткий порядок відбору проб, арбітражу. Необхідно щоб був встановлений ДСТУ таких вод.  Встановлення чітких та зрозумілих дій, пов’язаних виключно з перевіркою ізольованого баласту, взяттям його проб у випадках, встановлених законодавством, та вод акваторії порту з метою встановлення джерела забруднення. | Абзацом п’ятим пункту 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269, передбачено, що затвердження порядку перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу встановлюється Кабінетом Міністрів України.  Так, термінологічний словник, наведений у статті 1 Водного кодексу України, визначає, що:  води - усі води (поверхневі, підземні, морські), що входять до складу природних ланок кругообігу води;  використання води - процес вилучення води для використання у виробництві з метою отримання продукції та для господарсько-питних потреб населення, а також без її вилучення для потреб гідроенергетики, рибництва, водного, повітряного транспорту та інших потреб;  крім того, наводить визначення «води дренажної», «води зворотної», «води лляльної (підсланевої)», «води стічної», «води супутньо-пластової».  Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269, визначено, що баластні води - забортна вода, прийнята на борт судна для контролю диференту, крену, осадки та остійності судна, а ізольований баласт - баластні води, прийняті в танк, який повністю відділено від вантажної і паливної системи і призначено тільки для перевезення водяного баласту та вантажів, які не є нафтою або рідкими отруйними речовинами, які визначені у Додатках до Конвенції МАРПОЛ 73/78  Пунктом 4 Правил заборонено скидання із суден у внутрішні морські води та територіальне море України, зокрема вод, які містять забруднюючі речовини, у концентраціях, що перевищують нормативи гранично допустимих концентрацій основних забруднюючих речовин, наведених у додатку до Правил, крім вод після охолодження суднових механізмів, стічних вод, скидання яких здійснюється згідно з пунктом 5 цих Правил.  Згідно із підпунктом 5-1 Правил у разі коли в районі водокористування (акваторії морського порту) гранично допустима концентрація основних забруднюючих речовин перевищує значення фонових показників якості води, рівень забруднення ізольованого баласту, скидання якого здійснюється із суден у внутрішні морські води та територіальне море, що призвело до фактичного погіршення якості води, вимірюється згідно з фоновими значеннями показників якості води відповідного району водокористування.  Крім того, рішення щодо відповідності якості вод нормативам ГДК речовин приймається відповідно морськими екологічними інспекціями Держекоінспекції на підставі результатів аналізів води (пункт 5 Правил).  Ураховуючи зазначене, поняття перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу не може обмежуватися тільки взяттям проб ізольованого баласту.  Крім того, зазначений проект Порядку не регулює питань пов’язаних з проведенням навантажувально-розвантажувальних робіт  Нормативи гранично допустимих концентрацій основних забруднюючих речовин у внутрішніх морських водах та територіальному морі України, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269, які були оновлені у 2015 році (постанова Кабінету Міністрів України від 13.10.2015 № 953.  Проект постанови містить посилання на чинні ДСТУ щодо поводження з відібраними пробами.  **Резюме**  Поняття перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу не може обмежуватися тільки взяттям проб ізольованого баласту, оскільки термін «води» значно ширший.  Одночасно, пропонуємо з метою вирішення спірних питань утворити робочу групу з питань доопрацювання змін до нормативно-правових актів щодо запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіального моря України із залученням заінтересованих сторін. |
| **ПОРЯДОК перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу**  2. У цьому Порядку терміни вживаються у такому значенні:  перевірка - відвідання судна з метою встановлення джерела забруднення морських вод і територіального моря України;  3. З метою запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіального моря України українські та іноземні судна, які перебувають у цих водах, підлягають обов'язковому державному нагляду (контролю).  8. У разі виявлення порушень установлених вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища державні інспектори повинні вжити усіх заходів, передбачених законодавством.  10. Перевірка судна проводиться з метою:  дотримання виконання вимог чинного законодавства та міжнародних угод України щодо запобігання забрудненню моря;  наявності свідоцтв про стан судна та його водоохоронного  обладнання;  відповідності стану судна та його водоохоронного обладнання  виданим на них свідоцтвам.  12. Під час перевірки судна державний інспектор спільно з капітаном (або іншою уповноваженою капітаном особою) проводять:  огляд суднового водоохоронного обладнання на відповідність його встановленим правилам охорони морських вод від забруднення;  зовнішній огляд судна й поверхні води поблизу нього;  перевірку наявності пломб на осушувальних системах, баластових танках, сепараційних установках, системах зливу за борт лляльних та інших забруднених вод;  перевірку наявності та оформленості відповідним чином таких документів:  «Журналу нафтових операцій» (частина 1 «Операції машинних відділень», частина 2 «Вантажі та баластні операції») - на нафтових танкерах, на суднах-хімовозах та комбінованих вантажних суднах, якщо вони перевозять нафту наливом, а також на суднах, які мають спеціально побудовані вантажні приміщення сумарною ємністю 200 м3 і більше та використовуються для перевезення нафти наливом;  «Журналу нафтових операцій» (частина 1 «Операції машинних відділень») – на суднах, які не є танкерами, з головним двигуном потужністю 75 к.с. і більше;  «Журналу вантажних операцій для суден, які перевозять шкідливі рідкі речовини наливом» - на танкерах-хімовозах та інших суднах, які перевозять рідкі шкідливі речовини наливом;  «Журналу операцій зі сміттям» - на всіх суднах із чисельністю екіпажу, спеціального персоналу і пасажирів 6 і більше осіб;  документа, схваленого Регістром або іншою класифікаційною організацією, який підтверджує, що тара та пристрої, застосовані для пакування шкідливих речовин, запобігають забрудненню морських вод - на суднах, які перевозять шкідливі речовини в будь-якому упакуванні (тарі), вантажних контейнерах, знімних танках, насипом і навалом або в автодорожніх чи залізничних цистернах;  актів та інших документів, що підтверджують здавання судном на плавзбирачі або берегові приймальні споруди вод, забруднених нафтопродуктами або іншими шкідливими речовинами, господарсько-фекальних стічних вод, побутового і промислового сміття та баластових вод;  записів у судновому журналі про опломбування всіх клапанів, клінкерів та інших запірних пристроїв, через які можуть скидатися за борт забруднені нафтопродуктами або іншими шкідливими речовинами води;  схеми розташування клапанів для кожної суднової системи, за допомогою яких виконуються операції зі шкідливими речовинами, включаючи пристрої для збирання сміття;  міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню нафтою;  міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом;  міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню стічними водами, сміттям та шкідливими викидами в атмосферу з додатками;  свідоцтва, що засвідчує об'ємні та вагові характеристики судна;  суднового журналу;  суднового плану надзвичайних заходів з боротьби із забрудненням нафтою. | Натомість проектом Порядку пропонується врегулювати цілий комплекс різних питань, зокрема визначено:   * порядок перевірки суден (а не лише ізольованого баласту) та повноваження Держекоінспекторів, пов'язаних з такою перевіркою (п. 2, 3, 5, 8, 10, 12);   Однак, більшість із вищевказаних питань регулюються (будуть врегульовані) іншими нормативно-правовими актами, що виключає можливість врегулювати їх у вказаному проекті Порядку, зокрема:   * порядок здійснення екологічного контролю суден та, відповідно, перелік документів, що складаються за результатами такого контролю, згідно з п. 4 постанови Кабінету Міністрів України № 198 від 20.03.1995 року визначається Міністерством екології та природних ресурсів України (далі - Мінприроди) (на разі відповідний проект на стадії розробки та обговорення, однак може бути прийнятий лише за умови закріплення на рівні закону права Мінприроди прийняти такий акт);   Таким чином, відповідні пункти проекту Порядку, які регулюють вказані питання, повинні бути виключені з проекту або ж доопрацьовані шляхом усунення подвійного правового регулювання одного і того самого питання. Зокрема, мова йде про доопрацювання поняття «перевірка» (п.2) та п. 3, 8, 10, 12, проекту Порядку, а також Додаток №3.  Так, пропонується передбачити, що «перевірка – це ряд заходів, які здійснюються з метою визначення відповідності ізольованого баласту, скидання якого здійснюється із суден у внутрішні морські води та територіальне море, нормативам гранично допустимих концентрацій основних забруднюючих речовин у морському порту». Відповідно решта пунктів проекту Порядку повинні визначати особливості саме такої перевірки, а не перевірки суден в цілому, при цьому вказані пункти повинні:   * визначати, яким чином підтверджується факт скиду з конкретного судна; * визначати, яким чином підтверджується факт погіршення якості морської води (візуальне спостереження не може вважатись достатнім доказом, очевидно необхідним є порівняння стану забортної води з фоновими показниками чи показниками взятими в декількох різних точках акваторії, тощо); * передбачати процедуру відбору проб ізольованого баласту, у разі якщо факт погіршення морської води підтверджено; * встановлювати з чим порівнюються результати взятих проб ізольованого баласту, зокрема з якими водами та показниками: фоновими/водами біля борту судна, взятими до та під час скидання/водами в інших точках акваторії/ГДК, затвердженими на рівні законодавства.  1. **Щодо поняття «перевірка», її мети та обов’язковості здійснення**   Проект Порядку передбачає новий термін “перевірка” (п. 2), що полягає у «відвіданні судна з метою встановлення джерела забруднення морських вод і територіального моря України». Разом з тим, як уже зазначалось вище, згідно п. 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря передбачено, виключно перевірку та визначення рівня забруднення ізольованого баласту, а також якості води в районі водокористування (акваторії морського порту), однак не суден в цілому.  При цьому проект Порядку передбачає обов’язкову «перевірку» усіх українських та іноземних суден (п. 4), однак дане положення суперечить абз. 5 п. 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря, який визначає вичерпний перелік випадків здійснення перевірок.  Щодо мети такої «перевірки» (п.10), вона також суперечить п. 51 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря, згідно з якою така перевірка проводиться виключно з метою встановлення джерела забруднення, однак не перевірки стану судна та наявних свідоцтв в цілому.  Щодо документів, що надаються держекоінспекторами під час перевірки (п. 9), вказаний перелік не узгоджений зі ст. 7 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», якою окрім службових посвідчень також передбачена необхідність видачі органом державного нагляду (контролю) наказу про здійснення перевірки та посвідчень (направлень) на перевірку. Відповідно, пропонується викласти п. 9 наступним чином: «Під час перевірок державні інспектори повинні мати при собі документи, передбачені Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності».  Таким чином термін «перевірка», а також норми стосовно підстав, мети та порядку «перевірки» потребують доопрацювання (див. п.1 розділу «Загальні зауваження»).  Виключення положень, які регулюють порядок «перевірки суден» (фактично екологічний контроль суден) та затверджують форми документів, які складаються за результатом таких перевірок, вжиття заходів, направлених на розрахунок заподіяних збитків та затримку суден; | Відповідно до частини другої статті 2 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» дія цього Закону не поширюється на відносини, що виникають під час здійснення заходів валютного контролю, митного контролю на кордоні, державного експортного контролю, контролю за дотриманням бюджетного законодавства, банківського нагляду, державного контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції, державного нагляду (контролю) в галузі телебачення і радіомовлення.  Згідно абзацу другого підпункту 1 пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 20.03.1995 № 198 «Про здійснення екологічного контролю в пунктах пропуску через державний кордон», Державній екологічній інспекції доручено забезпечити здійснення у пунктах пропуску через державний кордон, зокрема, екологічного контролю водних транспортних засобів, який здійснюється у разі, коли із судна скидаються видимі плавучі частки або виникають видимі сліди нафти, нафтовмісних або інших забруднюючих речовин у районі скидання, що призвело до фактичного погіршення якості води відповідно до фонових показників якості води в районі водокористування.  Водночас слід відмітити, що екологічний контроль водних транспортних засобів здійснюється у пунктах пропуску через державний кордон і в зонах митного контролю на митній території України.  **Резюме**  Не погоджуємося в частині неузгодженості документів, що надаються держекоінспекторами під час перевірки зі ст. 7 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», оскільки норми зазначеного закону не розповсюджуються на відносини, що виникають під час здійснення митного контролю на кордоні.  Крім того, проект Закону України "Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму "єдиного вікна" та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України" (7010) прийнято ВРУ, проте Президентом надано пропозиції до нього.  У разі набрання чинності цим законопроектом буде суттєво змінено контрольні процедури та буде напрацьовано ряд проектів нормативно-правових актів, у тому числі щодо здійснення екологічного контролю суден.  Тому можемо погодитися, що здійснення екологічного контролю суден має регулюватися окремим Порядком.  Водночас, такий проект Порядку було розроблено Держекоінспекцією разом з Мінприроди, погоджено з ДФС, Адміністрацією державної прикордонної служби, ДІЯР. Однак, ДРС відмовлено у погоджені, із зазначенням, що розроблення проекту наказу має передувати внесення змін до законодавства.  Тому після проект Закону України "Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму "єдиного вікна" та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України" буде опрацьовано зазначене питання.  Одночасно, пропонуємо з метою вирішення спірних питань утворити робочу групу з питань доопрацювання змін до нормативно-правових актів щодо запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіального моря України із залученням заінтересованих сторін. |
| 13. У разі відсутності на судні потрібного документа або неналежного його оформлення і заповнення державний інспектор повинен відзначити цей факт у Акті про перевірку, який складається українською або англійською мовами за формою, наведеною у додатку 1 до цього Порядку. | Натомість проектом Порядку пропонується врегулювати цілий комплекс різних питань, зокрема визначено:   * форму документів, які готуються за результатами таких перевірок (акти перевірки судна) (п. 13, Додаток №1);   Таким чином, відповідні пункти проекту Порядку, які регулюють вказані питання, повинні бути виключені з проекту або ж доопрацьовані шляхом усунення подвійного правового регулювання одного і того самого питання. Зокрема, мова йде про доопрацювання п. 13 проекту Порядку, а також Додаток №1. | Відповідно до частини другої статті 2 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» дія цього Закону не поширюється на відносини, що виникають під час здійснення заходів валютного контролю, митного контролю на кордоні, державного експортного контролю, контролю за дотриманням бюджетного законодавства, банківського нагляду, державного контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції, державного нагляду (контролю) в галузі телебачення і радіомовлення.  **Резюме**  Не погоджуємося в частині неузгодженості документів, що надаються держекоінспекторами під час перевірки зі ст. 7 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», оскільки норми зазначеного закону не розповсюджуються на відносини, що виникають під час здійснення митного контролю на кордоні.  Крім того, проект Закону України "Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму "єдиного вікна" та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України" (7010) прийнято ВРУ, проте Президентом надано пропозиції до нього.  У разі набрання чинності цим законопроектом буде суттєво змінено контрольні процедури та буде напрацьовано ряд проектів нормативно-правових актів, у тому числі щодо здійснення екологічного контролю суден.  Одночасно, пропонуємо з метою вирішення спірних питань утворити робочу групу з питань доопрацювання змін до нормативно-правових актів щодо запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіального моря України із залученням заінтересованих сторін. |
| 33. Обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів, інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод, проводиться на підставі кількості забруднюючих речовин, скинутих у водне середовище та такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних підприємствами, установами, організаціями і громадянами України, іноземними юридичними особами та громадянами внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 3 липня 1995 року № 484  (ЗП України, 1995 р., № 9, ст. 235; Офіційний вісник України, 2002 р., № 14, ст. 743). | Натомість проектом Порядку пропонується врегулювати цілий комплекс різних питань, зокрема визначено:   * особливості обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення (п. 33);   Однак, більшість із вищевказаних питань регулюються (будуть врегульовані) іншими нормативно-правовими актами, що виключає можливість врегулювати їх у вказаному проекті Порядку, зокрема:   * порядок обчислення та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден згідно з постановою Кабінету Міністірв України № 484 від 03.07.1995 року визначається Мінприроди (на разі відповідний проект наказу на стадії розробки та обговорення).   Таким чином, відповідні пункти проекту Порядку, які регулюють вказані питання, повинні бути виключені з проекту або ж доопрацьовані шляхом усунення подвійного правового регулювання одного і того самого питання. Зокрема, мова йде про доопрацювання п. 33. | Держекоінспекція може погодитись виключити зазначений пункт.  Крім того, відповідний проект наказу розроблено Держекоінспекцією разом з Мінприроди та погоджено з Мінфіном. Мінінфраструктури та ДРС відмовлено у погоджені, оскільки на їх думку зазначений проект акта містить регуляторні бар’єри без зазначення конструктивних зауважень. |
| 34. З метою запобігання затримки судна Держекоінспекція або її територіальні органи вживають заходів до отримання гарантії про сплату збитків. Гарантією про сплату збитків може бути тільки банківська гарантія про сплату вказаної в претензійних документах суми збитків від судновласника або агентської організації (морського агента), що представляє інтереси судновласників, відповідно до статті 117 Кодексу торговельного мореплавства України.  35. У випадку неподання фізичною чи юридичною особою гарантії Держекоінспекції або її територіальні органи вживають заходи до затримання судна, корабля, іншого плавучого засобу; капітану порту, в якому знаходиться судно, корабель або інший плавучий засіб, надсилається Вимога про його затримку, наведена у додатку 3. У разі внесення Вимоги територіальним органом Держекоінспекції її копія надається в Держекоінспекцію. | Натомість проектом Порядку пропонується врегулювати цілий комплекс різних питань, зокрема визначено:   * особливості затримки суден та форму вимоги про затримку судна (п. 34, 35, Додаток №3);   Однак, більшість із вищевказаних питань регулюються (будуть врегульовані) іншими нормативно-правовими актами, що виключає можливість врегулювати їх у вказаному проекті Порядку, зокрема:   * порядок затримання суден регулюється Кодексом торговельного мореплавства України (ст. 41, 42, 80, 91).   Таким чином, відповідні пункти проекту Порядку, які регулюють вказані питання, повинні бути виключені з проекту або ж доопрацьовані шляхом усунення подвійного правового регулювання одного і того самого питання. Зокрема, мова йде про доопрацювання п. 34, 35 проекту Порядку.  Ряд запропонованих положень суперечать нормам, що мають вищу юридичну силу, зокрема Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» (наприклад, щодо випадків перевірки суден, переліку повноважень під час такої перевірки, затримки суден).   1. **Щодо затримки суден**   Проект Порядку регулює питання затримки суден та передбачає вжиття Державною екологічною інспекцією заходів щодо: отримання гарантій про сплату збитків (виключно банківська гарантія від судновласника або морського агента) та вжиття заходів для затримання судна, у разі ненадання такої гарантії, шляхом надання вимоги капітану порту про затримку судна. При цьому така вимога може бути внесена як Державною екологічною інспекцією, так і її територіальними органами (п. 34, 35).  Разом з тим, вказані норми суперечать ст. 19 Конституції України, Кодексу торговельного мореплавства України та Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища».  В силу ст. 19 Конституції України, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України. Однак на рівні закону запропоновані повноваження Держекоінспекції не передбачені.  Щодо гарантії про сплату збитків, то ст. 309 Кодексу торговельного мореплавства України, передбачено забезпечення відповідальності лише з боку власника судна. При цьому мова йде лише про судна, що перевозить наливом як вантаж понад 2000 тонн нафти. В такому разі власник судна повинен застрахувати або іншим способом забезпечити (шляхом отримання банківської або іншої гарантії) свою відповідальність за шкоду, заподіяну від забруднення.  Таким чином, норми Проекту положення щодо вимоги надати гарантію для всіх без виключення суден та обмеження видів забезпечень виключно банківською гарантією не узгоджені з Кодексом торговельного мореплавства України.  Щодо підстав для затримання суден, то Кодекс торговельного мореплавства України передбачає наступні:   * арешт судна – будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог, при цьому здійснюється за рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії (ст. ст. 41, 42); * затримання суден і вантажів капітаном порту у випадках, визначених ст. 80, в тому числі “до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на морську вимогу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України” (тобто Держекоінспекції) (ст. 80); * заборону на вихід судна з морського порту капітаном порту, у випадках передбачених ст. 91, в тому числі несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів (п. «в» та «рішення центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, та прикордонної служби)» (п. «г»).   Таким чином, вказані норми передбачають можливість внесення Держекоінспекцією «морських вимог», та прийняття відповідних «рішень про затримання суден», однак не передбачають можливості внесення «вимог про затримку суден» капітану порту, тим більше внесення таких «вимог» територіальними органами. При цьому слід звернути увагу, що навіть вказані повноваження на даному етапі фактично є «мертвою» нормою, оскільки законом не встановлені підстави прийняття таких рішень (в тому числі морської вимоги), що протирічить вимогам ст. 19 Конституції України.  За таких обставин очевидно, що норми Проекту порядку стосовно надання гарантії та затримання суден (п. 34, 35) суперечать вимогам діючого законодавства. | Буде доопрацьовано з урахуванням чинного законодавства та з урахуванням проекту Закону України "Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму "єдиного вікна" та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України" (7010) (у разі набрання ним чинності).  Крім того, замінено «Вимогу про затримання судна, корабля, іншого плавучого засобу, в зв'язку з несплатою штрафів чи претензій за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та забруднення морських вод» на «Морську вимогу про затримання судна, корабля, іншого плавучого засобу, в зв'язку з несплатою штрафів чи претензій за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та забруднення морських вод».  Форму вимоги, передбачену додатком 3 проекту постанови, вважаємо за доцільне не виключати, оскільки має бути встановлена форма єдиного зразка. |