

<p style="text-align: center;"><b>АСОЦІАЦІЯ СУДНОБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ “УКРСУДПРОМ”</b></p>		<p style="text-align: center;"><b>ASSOCIATION OF SHIPBUILDERS OF UKRAINE “UKRSUDPROM”</b></p>
<p>Україна, 01032, Київ, вул. Жилинська, 107, корпус 26 тел./факс: (380 44) 235 92 50 e-mail: <a href="mailto:ukrsudo@nbi.com.ua">ukrsudo@nbi.com.ua</a> <a href="mailto:Lys1945@gmail.com">Lys1945@gmail.com</a> <a href="http://www.ukrsudo.kiev.ua">http://www.ukrsudo.kiev.ua</a></p>		<p>26 corps, 107, Zhilyanska, Str., Kyiv, 01032, Ukraine tel./fax: (380 44) 235 92 50 e-mail: <a href="mailto:ukrsudo@nbi.com.ua">ukrsudo@nbi.com.ua</a> <a href="mailto:Lys1945@gmail.com">Lys1945@gmail.com</a> <a href="http://www.ukrsudo.kiev.ua">http://www.ukrsudo.kiev.ua</a></p>

*№33-18 від 26.04.2018*

**Голові Комітету Верховної Ради з  
питань транспорту**

**Ярославу ДУБНЕВИЧУ**

**Президент Асоціації «Укрсудпром»  
Віктор ЛИСИЦЬКИЙ**

**ІЗ ДОПОВНЕННЯМ - виділено  
червоним**

Щодо результатів Круглого столу,  
котрий відбувся у Комітеті з питань  
транспорту 20-04-2018.

***Шановний Ярославе Васильовичу!***

За результатами Круглого столу, що відбувся у Вашому Комітеті,  
направляю свої зауваження і пропозиції, які прошу врахувати:

**1) по статті 2:**

- зі складу ВВТ (п.10 ч.1 ст.2) необґрунтоване виключено об'єкти транспорту і суміжних видів діяльності (суднобудування, судноремонту), що порушується цілісність галузі. Пропонуємо таке визначення:

«внутрішній водний транспорт - галузь транспорту, до якого належать судна, підприємства, установи та організації (у тому числі малі судна і бази для їх стоянки), що забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезенні, завантаженні, розвантажуванні, перевалки, накопиченні та (або) зберіганні вантажів (багажу), пошти, висадки та (або) посадки пасажирів, судноремонті та (або) суднобудуванні, несенні спеціальних водних служб (зокрема, днопоглиблення, утримання екологічної

безпеки, бункерування паливом, рятування, буксирування, штовхання), навігаційно-гідрографічне забезпеченні судноплавства, видобуванні корисних копалин, криголамі, науково-дослідних, навчальних цілей та (або) відпочинку (розваг) на внутрішніх водних шляхах»;

- РІС (п.48 ч.1 ст.2) має бути системою гармонізованих інформаційних послуг (а не додатковим підприємством) щодо безпечного управління рухом суден у внутрішній навігації у складі підприємства, що забезпечує безпеку судноплавства (Директива 2005/44), тобто - ДП «АИПУ», а не нового Підприємства. Тому пропоную:

«річкова інформаційна служба (РІС) – система гармонізованих інформаційних послуг щодо ефективного та безпечного управління рухом суден у внутрішній навігації, взаємодії з іншими транспортними засобами на внутрішніх водних шляхах а також для захисту довкілля. РІС не стосуються комерційної діяльності, користування якою є безоплатним, є відкритою для взаємодії з рамках комерційної діяльності перевізників та охоплює такі послуги, як інформація про фарватер, відомості про рух на внутрішніх водних шляхах, управління рухом, попередження про небезпечні події та пом'якшення наслідків аварій чи катастроф, про навігаційні і портові збори та (або) користування статистичним даним чи митними послугами;»;

- річковий порт (термінал) (п.50 ч.1 ст.2) має бути визначений, як єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, які забезпечують обслуговування судна (ч.1 ст.3 Директиви 2005/65), а саме:

«річковий порт (термінал) – єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, які забезпечують підхід, маневрування та стоянку суден, проведення завантаження, розвантажування, перевалочних, накопичувальних, транспортних, технологічних, зберігательних та (або) експедиційних робіт декількох видів різнорідних вантажів, обслуговування пасажирів суден, а також який розташований на визначеній земельній ділянці;»;

- введення нового документу - «транспортний документ» (п.72 ч.1 ст.2, ч.ч.3, 6 і 7 ст.59) є безпідставним через визначення національним законодавством такого документу, як перевізний документ (ст.320 ГКУ);

**2) по статті 9:**

безпідставно запропоновано розширення пільг (абз.2 ч.2) щодо несплати портових зборів додаткової великої кількості суден (з осадкою від 4 до 4,5 метри). Це що робиться, на наш погляд, лише з метою запуску в Україну більшої кількості суден під іноземним прапором і утворення неконкурентних умов – вони не сплачують акциз на паливо, ЄСВ, податок на прибуток тощо) призведе до втрат доходів Державного бюджету України, за нашою оцінкою, мінімум до 25 млн.грн. на рік (лише від ненадходження портових зборів). Крім того, це робить неможливим використання природних глибин річкових водних шляхів та умов проходження шлюзів через необхідності поглиблень.

Тому у абз.3 ч.2 ст.9 цифри «4,5» мають бути однозначно замінені на «4,0»;

**3) по статті 6:**

абзац 4 ч. 2 ст.6 «визначає перелік спеціалізованих послуг, що надаються на внутрішньому водному транспорті суб'єктами природних монополій і підлягають державному регулюванню» підлягає вилученню через те, що на внутрішніх водних шляхах немає природньої монополії, як підлягає держрегулюванню (крім судноплавних шлюзів, проходження яких вже вирішене як безоплатне);

**4) по статті 11:**

намір утворити законом «підприємство з обслуговування річкових водних шляхів» є неповагою до Мінінфраструктури, яке має всі права утворювати будь-які підприємства.

Ст.11 виключити і ввести (доповнити) перелік обов'язків Морської адміністрації чи Мінінфраструктури, які вони можуть покласти на свої діючі підприємства або утворити нове. Тому пропоную цій перелік обов'язків:

«приймає нормативно-правові акти щодо:

1) умов і правил здійснення нагляду (контролю) за дотриманням внутрішнім водним транспортом законодавства у сфері судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

2) вимог до кваліфікації капітанів суден (судноводіїв), членів суднових екіпажів та порядок підтвердження кваліфікації із виконанням директивних вимог Європейського Союзу;

3) використання засобів для дозвілля (розваг) на воді для осіб, які не мають громадянства України та кваліфікаційні документи яких не визнаються Україною;

4) правил випуску в плавання суден, які підлягають державній реєстрації;

5) правил плавання для малих суден, які підлягають державній реєстрації, використання засобів для дозвілля на воді;

6) правил утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки малих суден (із погодженням у встановленому порядку із органом охорони державного кордону – щодо особливостей їх утримання у контрольованому прикордонному районі, у зоні відповідальності якого вони плавають або використовуються);

7) правил технічної експлуатації гідротехнічних споруд внутрішнього водного транспорту (крім судноплавних шлюзів) внутрішніх водних шляхів. Правила мають бути узгоджені із спеціально уповноваженим центральним органом влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах;

8) положення про РІС;

9) лоцманські проведення;

10) умов та порядку оцінки безпеки порту (терміналу);

11) рішення щодо визначених та оголошених гарантованих глибин для судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

12) положення про Базу даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України;

13) положення про Базу даних кваліфікаційних документів, ліцензій на види господарської діяльності та дозволів на економічну діяльність суден,

що плавають під прапором держави, яка не є стороною міжнародних договорів України, а також інші дані щодо забезпечення безпечного судноплавства на внутрішніх водних шляхах за визначенням спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах (База даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру України);

14) порядку видачі дозволів на економічну діяльність судна, що плаває під прапором держави, яка не є стороною міжнародних договорів України;

15) порядку розслідування та ведення обліку аварійних подій, пов'язаних із судноплавством на внутрішніх водних шляхах;

16) переліку навігаційного обладнання та гідрографічного забезпечення судноплавства та місць його встановлення на внутрішніх водних шляхах;

17) порядку визнання в Україні національних офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня (кваліфікаційних документів) капітанів суден (судноводіїв) та (або) членів суднових екіпажів морських суден та суден внутрішнього водного транспорту, що видані у державах-членах Європейського союзу (за погодженням відповідно до законодавства із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах освіти і науки, наукової, науково-технічної та інноваційної діяльності, трансферу (передачі) технологій, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за діяльністю навчальних закладів, підприємств, установ та організацій, які надають послуги у сфері освіти або провадять іншу діяльність, пов'язану з наданням таких послуг, незалежно від їх підпорядкування і форми власності). Для осіб, які не мають громадянства України задля підтвердження документу кваліфікаційного характеру члена суднового екіпажу морського судна та внутрішнього водного транспорту (малого судна, які підлягають державній реєстрації), які видані у країнах-членах Європейського союзу, має видаватися документ державного зразку (Endorsement) із виконанням вимог міжнародних договорів та директивних вимог Європейського Союзу (зокрема, Директив 96/50/ЄС і 91/672/ЄС або іншого відповідного документа, що прийнятий на їх заміну) щодо підготовки і дипломування членів суднових екіпажів суден;

18) правил гармонізації умов отримання в Україні та країнах-членах Європейського союзу національних кваліфікаційних документів капітанів та членів суднових екіпажів суден внутрішнього водного транспорту (за погодженням відповідно до законодавства із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах освіти і науки, наукової, науково-технічної та інноваційної діяльності, трансферу (передачі) технологій, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за діяльністю навчальних закладів, підприємств, установ та організацій, які надають послуги у сфері освіти або провадять іншу діяльність, пов'язану з наданням таких послуг, незалежно від їх підпорядкування і форми власності);

19) здійснення нагляду (контролю) за дотриманням законодавства у сфері судноплавства на внутрішніх водних шляхах щодо:

- а) безпеки руху на внутрішніх водних шляхах,
- б) додержання суднами вимог законодавства з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища,
- в) стану суден та об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів,
- г) оцінки кваліфікації капітанів суден (судноводіїв) та членів суднових екіпажів;

20) нагляду (контролю) держави порту за:

- а) відповідністю іноземних суден, що заходять у порти (термінали) України, вимогам міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища і суден,
- б) виконанням міжнародних договорів з безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища (крім суден флоту рибної промисловості);

21) розробкою нормативно-правові актів з безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах про:

- а) повноваження та порядок діяльності капітанів дільниць та інспекторів дільниць, які є працівниками спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних

шляхах (із врахуванням вимог статей 6, 102 і 104 цього закону), - із встановленням вичерпного переліку їх повноважень;

б) порядок ведення баз даних (реєстрів) стосовно обліку суден, об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів та кваліфікаційних документів і документів дозвільного характеру;

22) розслідування відповідно до законодавства аварійних подій на внутрішніх водних шляхах, проведення аналізу причин їх виникнення, підготовки пропозицій з унеможливлення їх повторення, ведення обліку таких подій, прийняття плану профілактичних заходів з безпеки судноплавства (зокрема, щодо заходів стосовно запобігання терористичним актам, незаконному втручання у функціонування РІС та у рух суден з боку держави-агресора відповідно до вимог, що визначені Законом України «Про санкції»);

23) моніторингу міжнародного досвіду щодо забезпечення безпеки плавання суден на внутрішніх водних шляхах;

24) укладання відповідно до законодавства міжнародних договорів України міжвідомчого характеру щодо безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, інтеграції національної системи внутрішнього водного транспорту до європейської та світової транспортних систем, а також провадження такої інтеграції;

25) розміщення на своєму офіційному веб-сайті нормативно-правові акти, дані баз даних, іншої інформації відповідно до цього закону, здійснює їх щоденну актуалізацію, а також забезпечує вільний і безкоштовний доступ до свого офіційного веб-сайту.»;

**5) по статтям 11 і 65:**

створення Підприємством аварійного фонду (ч.3 ст.11 і ст.65) є суто корупційним. Підлягає виключенню через те, що у всьому світі ризики страхуються. Тому необхідно внести зміни до ст.7 Закону України «Про страхування»:

«в пункті десятому слова «засобів водного транспорту» замінити словами «морських суден, суден змішаного плавання, а також суден внутрішнього водного транспорту, що підлягають державній реєстрації»;

пункт тридцять другий доповнити новими словами «, судновласника судна внутрішнього водного транспорту, що підлягає державній реєстрації»;»;

**6) по ст.12:**

все, що стосується фінансування Підприємства, що утворюється законом, за рахунок канальних зборів, а саме: слова «та канального збору» ч.5 ст.11, слова «, канального збору» з ч.ч.2 і 3 ст.12 виключити;

**7) по статті 14:**

передача судноплавних шлюзів (ч.2 ст.14) від АМПУ до нового Підприємства, а фінансування експлуатації цих шлюзів закріпити за ГЕС (ч.3 ст.14) є нонсенсом та непрофесіоналізмом через те, що у тарифах на вироблення електроенергії ГЕСами шлюзи мають бути у них на балансі.

Тому пропоную зміст ст.14 замінити на:

1. «Нагляд (контроль) за проходження суднами судноплавних шлюзів та за станом навігаційного обладнання на судноплавних шлюзах на внутрішніх водних шляхах здійснюється спеціально уповноваженим центральним органом влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах.

2. Витрати на утримання (експлуатацію), реконструкцію, ремонт та охорону судноплавних шлюзів на внутрішніх водних шляхах покладається на виробника електричної енергії, що використовують такі гідротехнічні споруди для виробництва електроенергії.

3. Виробник електричної енергії, які використовують гідротехнічні споруди для виробництва електроенергії, повинні виконувати державні програми реконструкції камер шлюзів цих гідротехнічних споруд.



4. Проходження судноплавних шлюзів суднами чи складами суден (у тому числі малими суднами) є безоплатним.

5. До проходження судноплавних шлюзів допускаються судно (склад суден незалежно від кількості суден) габарити якого (яких) співпадають з корисною довжиною та шириною камери шлюзу відповідно до правил технічної експлуатації судноплавних шлюзів.

6. Виробник електричної енергії на внутрішніх водних шляхах повинен забезпечувати:

1) цілодобовий пропуск суден (складів суден) через судноплавні шлюзи;

2) сталу експлуатацію судноплавних шлюзів;

3) ремонт (реконструкцію) судноплавних шлюзів відповідно до законодавства.

7. Ремонт (реконструкція) судноплавних шлюзів, який зупиняє цілодобовий пропуск суден, здійснюються за погодженням з Кабінетом Міністрів України.»;

**8) по статті 15:**

норму ч.4 ст.15 щодо непрозорого використання ґрунту, що вилучений з дна, виключити. Необхідно частину портових зборів спрямовувати на підтримку інфраструктури, зо допомогою якої надходять вантажі до портів у такий спосіб:

«Частина суми коштів від портових зборів, які справляє адміністрація морських портів України (крім адміністративного та маячного зборів), та плат і зборів за спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту (терміналу), відокремленому морському терміналі, спрямовується:

1) на утримання та розвиток об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів загального користування (крім судноплавних шлюзів) – в обсязі 20 відсотків;

2) до місцевих бюджетів:

а) бюджетів міст республіканського АРК та обласного значення, міста Севастополя, районних бюджетів, бюджетів ОТГ на території яких розташовані морські порти (відокремлені морські термінали, гирлові термінали), – в обсязі 10 відсотків, із розподілом цих коштів пропорційно товарообігу у цих морських портах (відокремлених морських терміналах, гирлових терміналах),

б) бюджетів міст республіканського АРК та обласного значення, міста Севастополя, районних бюджетів, бюджетів ОТГ на території яких розташовані річкові порти (термінали) - в обсязі 10 відсотків, із розподілом цих коштів пропорційно товарообігу (за виключенням каботажних перевезень) у цих річкових портах (терміналах).»;

**9)** по статті 19 і п.2 ч. 2 Прикінцевих та перехідних положень:

Через намагання приховано приватизувати причальні споруди державної форми власності, які є стратегічними об'єктами і заборонені до приватизації, то речення друге ч.1 і ч.4 ст.19, п.9 ч.2 Прикінцевих та перехідних положень виключити;

**10)** по статті 26:

Реєстр об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту визначений неточно через те, що Реєстр це не лише база даних, а автоматизована система збирання, обробки, захисту, передачі та зберігання інформації про такі об'єкти. Пропонуємо біль чітку редакцію:

«Стаття . База даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України

1. База даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України є єдиною базою даних про всі об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, яка утворюється для забезпечення державних органів влади та органів місцевого самоврядування, а також учасників цивільного обороту достовірною інформацією про об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів та послуги, що ними надаються.

2. Держателем Баз даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України є адміністрація морських портів України, що збирає, накопичує (облікує), обробляє, захищає, архівує та розміщує у вільному доступі на своєму офіційному веб-сайті відомості цієї бази даних у електронній формі про об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів України (із врахуванням вимог, що встановлені Законом України «Про захист персональних даних»).

3. Держатель Баз даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України відповідає за технічне і технологічне забезпечення, обмін, обробку, збереження, архівування та захист відомостей Баз даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів.

4. До Баз даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України вноситься інформація щодо:

1) найменування та місцезнаходження (поштова адреса, географічні координати) об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів та портів (терміналів) на внутрішніх водних шляхах;

2) основні технічні характеристики об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів, портів (терміналів) внутрішніх водних шляхів;

3) територіальні підрозділи спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах підрозділів;

4) відомості стосовно характеристик операційної акваторії причалів (причальних споруд), а також інформації про умови та порядок заходу до них;

5) переліку послуг, що надаються в портах (терміналах) та на внутрішніх водних шляхах, та про суб'єкти господарювання, що їх надають;

6) повного найменування власника об'єкту (об'єктів) інфраструктури внутрішніх водних шляхів, що володіє на праві власності або іншій законній підставі цим об'єктом (об'єктами) інфраструктури внутрішніх водних шляхів, портом (терміналом) внутрішніх водних шляхів та (або) відокремленим підрозділом, та відомості про заявника:

а) для фізичної особи: прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності), адреса місцезнаходження, інформація для здійснення зв'язку з фізичною особою – підприємцем: телефон, адреса електронної пошти (за наявності), країна громадянства, наявність громадянства іншої країни;

б) для фізичної особи – підприємця: прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності), реєстраційний номер облікової картки платника податків (для фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовилися від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків, повідомили про це відповідний контролюючий орган і мають відмітку в паспорті про право здійснювати платежі за серією та номером паспорта), адреса місцезнаходження, інформація для здійснення зв'язку з фізичною особою – підприємцем: телефон, адреса електронної пошти (за наявності), країна громадянства, наявність громадянства іншої країни;

в) для юридичної особи: найменування юридичної особи, ідентифікаційний код, місцезнаходження юридичної особи, дані про наявність обмежень щодо представництва юридичної особи, дані про керівника (голову) цієї юридичної особи (прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності)), відомості про кінцевого бенефіціарного власника (контролера) цієї юридичної особи, у тому числі кінцевого бенефіціарного власника (контролера) її засновника, якщо засновник - юридична особа (крім громадських формувань, адвокатських об'єднань, торгово-промислових палат, об'єднань співвласників багатоквартирних будинків, релігійних організацій), інформація для здійснення зв'язку з юридичною особою: телефон, адреса електронної пошти, країна громадянства, наявність громадянства іншої країни;

7) характеристик причальних споруд та характеристик підхідних каналів до причальних споруд;

8) наявності обладнаних місць стоянки (відстою) суден;

9) безпечних маршрутів плавання, габаритів суднового ходу;

10) місць та порядку проведення бункерування суден;

11) судноплавних гідротехнічних споруд внутрішніх водних шляхів і мостів;

12) умов та порядку заходу до операційної акваторії причалу (причальних споруд) та причальних споруд порту (терміналу);

13) місць і порядку надання послуг з приймання нафти (нафтопродуктів) з машинного відділення, лляльних (підсланевих) та суднових стічних вод, суднове сміття, залишків вантажу (сміття), а також приймання з наливних суден нафти або нафтопродуктів, пов'язаних із перевезенням нафти (нафтопродуктів) в якості вантажу.

5. Витребування інших відомостей та документів, що не передбачені цією статтею, забороняється.

6. Доступ до Баз даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України та користування її даними на офіційному веб-сайті держателя цієї Баз є вільним (із врахуванням обмежень, що встановлені Законом України «Про захист персональних даних») і безоплатним.

7. База даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України є об'єктом права виключно державної форми власності.

8. Державні органи влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання або фізичні особи, у власності (володінні) яких знаходяться об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, надають інформацію про свої об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів до адміністрації морських портів України у порядку, що встановлений адміністрацією морських портів України.

9. Включення даних про об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів до Баз даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України здійснюється адміністрацією морських портів України у строк, що не перевищує один день з дати отримання таких даних.

10. Датою легалізації об'єкта інфраструктури внутрішніх водних шляхів є дата оприлюднення у Базі даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України відомостей про реєстрацію декларації на цій об'єкт інфраструктури внутрішніх водних шляхів або виданого сертифікату на цій об'єкт інфраструктури внутрішніх водних шляхів.

11. Реєстрацію декларації на цій об'єкт інфраструктури внутрішніх водних шляхів у єдиному реєстрі документів, що дають право на виконання

підготовчих та будівельних робіт і засвідчують прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, відомостей про повернення на доопрацювання, відмову у видачі, скасування та анулювання зазначених документів або про виданий сертифікат, або видачу сертифіката на цій об'єкт інфраструктури внутрішніх водних шляхів здійснює центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізацію державної політики з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду, відповідно до законодавства.

12. Дані про реєстрацію у єдиному реєстрі документів, що дають право на виконання підготовчих та будівельних робіт і засвідчують прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, відомостей про повернення на доопрацювання, відмову у видачі, скасування та анулювання зазначених документів, або про виданий сертифікат на цій об'єкт інфраструктури внутрішніх водних шляхів може надавати до спеціально уповноважений центральний орган влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах власник (володілець) цього об'єкту або центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізацію державної політики з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду, за формою і у порядку, що встановлює спеціально уповноважений центральний орган влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах.

Держатель Баз даних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів України приймає рішення про тимчасове блокування доступу до його даних користувачів, що знаходяться або зареєстровані чи здійснюють господарську діяльність на території збройного конфлікту, проведення антитерористичної операції та (або) на тимчасово окупованій території України чи території країни, визнаної Україною державою-агресором відповідно до законодавства»;

### **11) щодо статті 33:**

намагаються «узаконити» вкрай непрозору систему реєстрації суден, коли для реєстрації судна необхідно зібрати 15-ть документів і отримати два судових документи через місяць. Необхідна європейська система

держреєстрації суден: на підставі одного документа і за один робочий день, як то запропоновано у 2475а-4. Тобто ст.33 замінити на статті 55 – 66 вказаного проекту.

**12)** по тексту законопроекту там, де є слова «габарити суднового ходу», необхідно замінити на слова «проектні, паспортні та (або) гарантовані габарити»;

**13)** відсутній державний облік осіб, які мають право бути капітанами чи членами екіпажів суден внутрішнього водного транспорту, та їх кваліфікаційних документів. Має бути база даних з цих осіб і їх кваліфікаційних документів. Пропонуємо:

«1. База даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру створюється для забезпечення державних органів влади, органів місцевого самоврядування та (або) учасників цивільного обороту достовірною інформацією про наявність:

1) документів державного зразка про кваліфікаційний рівень капітанів суден (судноводіїв) та членів суднового екіпажу:

а) морських суден (суден змішаного плавання), що плавають під Державним Прапором України,

б) судно, що плаває під Державним Прапором України на внутрішніх водних шляхах,

в) портів (терміналів) на внутрішніх водних шляхах,

г) РІС;

2) ліцензій на здійснення видів господарської діяльності;

3) дозволів на економічну діяльність судна, що плаває під прапором держави, яка не є стороною міжнародних договорів України.

2. Держателем Бази даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру України є центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах морського та внутрішнього водного транспорту.

3. Держатель Баз даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру України відповідає за технічне і технологічне забезпечення його роботи.

4. База даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру України має забезпечувати:

1) контроль за повнотою внесення записів та їх вірогідність;

2) щоденну актуалізацію даних;

3) виконання в повному обсязі функцій держателя Баз даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру (зокрема, аналіз та обробка даних (ведення статистики), права доступу, архівування, захист даних згідно із законом, забезпечення вільного доступу користувачів до відомостей, що не є конфіденційними);

4) проведення інших операцій, визначених цим Законом.

5. Записи у Базі даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру ведуться українською та англійською мовами.

6. У Базі даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру містяться документи в електронній формі.

7. База даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру (зокрема, програмного забезпечення ведення бази даних) є об'єктом права виключно державної власності.

8. Користування відомостями Баз даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру на офіційному веб-сайті її держателя є вільним (із врахуванням обмежень, що встановлені Законом України «Про захист персональних даних») і безоплатним.

9. Держатель Баз даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру приймає рішення про тимчасове блокування доступу до його даних користувачів, що знаходяться на території збройного конфлікту, проведення антитерористичної операції та (або) на тимчасово окупованій території України відповідно до законодавства.»;



14) регламентація організація лоцманського проведення є неповною (через відсутність ознак обов'язковості лоцманського проведення, нав'язування організації лоцманської організації, порядку організації лоцманського проведення тощо) тому пропонуємо статтю 48 викласти у новій редакції на базі ст.ст. 81-93 № 2475а-4);

15) міжнародні договори у сфері судноплавства на внутрішніх водних шляхах все одне вимагають отримання дозволу на каботаж, чого законопроектом не передбачається. Тому пропонуємо доповнити законопроект такими статтями:

**«Стаття . Дозвіл на економічну діяльність судна, що плаває під прапором держави, яка не є стороною міжнародних договорів України у сфері судноплавства, на внутрішніх водних шляхах (Дозвіл на економічну діяльність)**

1. Дозволи на економічну діяльність потребують лише судна, які плавають під прапором держави, яка не є стороною міжнародних договорів України, і за умови відсутності можливості таких каботажних перевезень та (або) експортних чи імпортних перевезень суднами, що плавають під Державним Прапором України.

2. Дозвіл на економічну діяльність надається спеціально уповноваженим центральним органом влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах на кожне каботажне перевезення за визначеним маршрутом і на період, що не перевищує 10 календарних днів (починаючи від дати загрузки), та на експортні перевезення (з порту (терміналу) внутрішніх водних шляхів за державний кордон України) у порядку, що встановлює цей закон.

3. Судно, що плаває під прапором держави, яка не є стороною міжнародних договорів України, яке здійснює експортні чи імпортні перевезення з гирлового терміналу або з відокремленого морського терміналу Дозвіл на економічну діяльність не отримує.

4. Порядок надання чи відмови у наданні Дозволу на економічну діяльність за заявницьким принципом встановлюється Кабінетом Міністрів

України за поданням спеціально уповноваженим центральним органом влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах відповідно до цього закону.

5. Видача Дозволу на економічну діяльність або відмова в його видачі відбувається по закінченню 48 годин з моменту оприлюднення заяви на отримання Дозволу на економічну діяльність на офіційному веб-сайті спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах за умови відсутності замовлень на такий каботаж чи експортні перевезення від власників суден, які плавають під Державним Прапором України або держави, що є стороною міжнародних договорів України.

6. Дозвіл на економічну діяльність на паперовому носії має видаватися на папері, що не є бланком суворої звітності.

7. Судновласник (перевізник) або його представник для отримання Дозволу на економічну діяльність має подати до спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах заяву на отримання Дозволу на економічну діяльність, у якому повинні міститися відомості про:

1) назву судна, яке виконуватиме перевезення, із зазначенням його Ідентифікаційного номеру ЄІН (ідентифікаційного номеру ІМО), позивні судна;

2) найменування та (або) прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) судновласника чи перевізника,

3) інформацію для здійснення зв'язку з заявником (зокрема, телефон, адреса електронної пошти);

4) назву держави, під прапором якої плаває судно;

5) вид вантажу, його кількість (вага/об'єм) та (або) кількість пасажирів, що планується до перевезення;

6) назву порту (терміналу) завантаження, перевалки, накопичення та (або) зберігання вантажів (багажу) та порту (терміналу) розвантажування, перевалки, накопичення та (або) зберігання вантажів (багажу) із зазначенням

причалу (у разі наявності), а також найменування замовника послуг та інформацію для здійснення зв'язку з заявником;

7) дату прибуття в порт (термінал) призначення.

8. Дані про отримання заяви на видачу Дозволу на економічну діяльність та (або) про відмову у його видачі спеціально уповноважений центральний орган влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах повинен оприлюднити на своєму офіційному веб-сайті (у Базі даних кваліфікаційних документів та документів дозвільного характеру України) відповідно:

1) у годину отримання такої заяви;

2) у день прийняття рішення про відмову у видачі Дозволу на економічну діяльність;

3) по закінченню 48 годин з моменту розміщення заяви на отримання Дозволу на економічну діяльність на офіційному веб-сайті спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах.

9. Заява від судновласника (перевізника) або його представника на отримання Дозволу на економічну діяльність судном, що плаває під іноземним прапором подається до спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах шляхом:

1) надання нарочно до відповідного центру адміністративних послуг (відповідно до порядку, встановленому статтею 9 Закону України «Про адміністративні послуги»);

2) поштовим відправленням з описом вкладення;

3) у електронній формі (за допомогою телекомунікаційних засобів зв'язку).

10. У заяві на отримання Дозволу на економічну діяльність вказується спосіб, в якій заявник бажає отримати Дозволу на економічну діяльність відповідно до частини десятої цієї статті.

11. У разі оформлення заяви на отримання Дозволу на економічну діяльність на паперовому носії, то вона має складатися за допомогою друкувальних засобів або оформлюється рукописним способом, бути викладена українською або англійською мовою (із доданням перекладу на українську мову) та підписана заявником.

12. Подання заяви на отримання Дозволу на економічну діяльність в електронному вигляді оформлюється згідно з вимогами законів у сфері електронних документів.

13. Забороняється для отримання Дозволу на економічну діяльність витребування інших відомостей та документів, які не передбачені цією статтею.

14. Прийняття заяви на отримання Дозволу на економічну діяльність є обов'язком спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах.

15. Відмова спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах прийняти заяву на отримання Дозволу на економічну діяльність з будь-яких причин, не визначених цією статтею, у тому числі висунення будь-яких не визначених цією статтею передумов щодо такого прийняття, забороняється.

16. Підставами для відмови у наданні Дозволу на економічну діяльність є:

1) виявлення недостовірних відомостей, які вказані у заяві на отримання Дозволу на економічну діяльність;

2) подання неповних відомостей або не подання усіх відомостей, що зазначені у цій статті;

3) наявність протягом 48 годин з моменту розміщення на офіційному веб-сайті спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах відомостей про заяву на отримання Дозволу на економічну діяльність, заяви на здійснення даного перевезення від судна, що плаває під Державним Прапором України;

4) якщо судновласником (бенефіціаром) є громадянин або юридична особа держави-агресора;

5) якщо до заявника чи судна застосовані санкції відповідно до Закону України «Про санкції».

17. Дозвіл на економічну діяльність, дані про видачу якого оприлюднені на офіційному веб-сайті спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах, вважається дійсним з дати його оприлюднення на цьому веб-сайті.

18. У разі необхідності отримання Дозволу на економічну діяльність на паперовому носії, то спеціально уповноважений центральний орган влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах або капітан будь-якого порту (дільниці), до якого звертається заявник, видає його у день звернення відповідно до даних офіційного веб-сайту спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах.

19. По закінченню строку, що встановлений частиною п'ятою цієї статті щодо надання чи відмови у наданні Дозволу на економічну діяльність, спеціально уповноважений центральний орган влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах на своєму офіційному веб-сайті у автоматичному режимі розміщує інформацію про надання Дозволу на економічну діяльність відповідно до отриманої заяви на перевезення на внутрішніх водних шляхах.

20. У разі відсутності на офіційному веб-сайті спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах інформації про надання Дозволу на економічну діяльність у строк, що встановлений частиною п'ятою цієї статті щодо надання чи відмови у наданні Дозволу на економічну діяльність, то заявник має право здійснювати заявлене перевезення на внутрішніх водних шляхах за умови повідомлення ним спеціально уповноважений центральний орган влади з питань безпечного плавання внутрішнього водного транспорту відомостей про початок такого перевезення із зазначенням порту (терміналу) та дату здійснення перевезення.

21. Економічна (господарська) діяльність судна, що плаває на внутрішніх водних шляхах України під прапором держави, що не є стороною

міжнародних договорів України, без Дозволу на економічну діяльність заборонена (крім випадку, що встановлений частиною двадцятою цієї статті).

### **Стаття . Плата за видачу Дозволу на економічну діяльність**

1. Видача Дозволу на економічну діяльність здійснюється за плату.

2. Розмір плати за видачу Дозволу на економічну діяльність встановлює спеціально уповноважений центральний орган влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах в залежності від типу судна, виду та обсягу вантажу або кількості пасажирів, що перевозяться, і не може бути меншою, ніж сто п'ятдесят прожиткових мінімумів, встановлених для працездатних осіб на 1 січня календарного року.

3. Плата за видачу Дозволу на економічну діяльність повинна бути здійснена на наступний день після закінчення 48 годин з дати оприлюднення інформації про видачу Дозволу на економічну діяльність на офіційному веб-сайті спеціально уповноваженого центрального органу влади з питань безпеки плавання на внутрішніх водних шляхах.

4. Плата за видачу Дозволу на економічну діяльність повинна бути зарахована до Державного бюджету України у порядку, що встановлює Кабінет Міністрів України.

5. Вимагання будь-якої додаткової плати за здійснення будь-яких робіт чи послуг, що пов'язані із видачею Дозволу на економічну діяльність, забороняється.».

Доповнити Прикінцеві та перехідні положення:

дати Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності, що є додатком до Закону України «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності»:

155.	дозвіл на економічну діяльність судна, що плаває під прапором держави, яка не є стороною міжнародних договорів України	Закону України «Про внутрішній водний транспорт»
------	--	--

**16)** необхідно викоринити «схему» ухилення від оподаткування операторами суден, що були передані судновласникам-резидентам за договорами бербоут-чартеру від нерезидента, і які передаються ним нерезиденту, наприклад, за договором менеджменту (оперування). Запровадити заборону судновласнику, чиї судна отримані за договором бербоут-чартеру від нерезидента і отримали право плавати Державним Прапором України, знов передати їх за договором оперування нерезиденту. Пропоную статтю 56 доповнити новою частиною:

**17)** законопроект не встановлює жодних вимог до судновласника іноземного судна використовувати капітана та екіпаж – громадян України для каботажних перевезень між річковими і морськими портами. Доповнити статтю 30 такою заборonoю.

**18)** взагалі відсутні умови перевезення небезпечних вантажів. Пропоную доповнити № 2475а новою статтею з проекту № 2475а-4 (стаття 97);

**19)** мають бути передбачені заходи зі стимулювання виробництва річкових суден, як таки:

«власник судна, яке будується у Україні і використовуватиметься на річкових водних шляхах, отримує часткову (до 40%) компенсації вартості такого судна з Державного бюджету України.».

На підставі вищенаведеного можна зробити висновок, що станом на 26.04.2018 законопроект № 2475а у шостої редакції від 20.04.2018 все ж таки далекий від того, чого від нього очікує бізнес. Доопрацювання його потребує додаткового часу і ми готові прийняти участь у його суттєвому доопрацювання найближчим часом. Для чого бажано прийняти рішення про пролонгацію терміну доопрацювання вказаного законопроекту.

Набагато менше часу займе доопрацювання вказаного законопроекту на повторне друге читання, якщо взяти за основу все ж таки законопроект № 2475а-4 , у якому вказані нами проблеми вирішені.

Враховуючі, що більшість наших зауважень і пропозицій під час їх розгляду на друге читання не можуть бути прийняті, тому доцільно саме у поточної редакції проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а від 20.04.2018 їх передбачити.

З повагою, Президент Асоціації,

Державний службовець

1-го рангу

Телефони:

067-503-2779

094-440-5910

044-543-3560

045-97-62462



Віктор Лисицький