

ЗАГАЛЬНІ ПОЯСНЕННЯ ДО ПРОЕКТА УНІФІКОВАНОГО АКТА ПЕРЕВІРОК МОРАД

Питання перевірки згруповано:

- *За об'єктами перевірки, на які спрямована вимога законодавства; а також*
- *За суб'єктами транспортного процесу, яких стосується відповідна вимога.*

****За прикладом актів перевірок безпеки на залізничному і автомобільному транспорті¹.*

З огляду на сфери діяльності, на які розповсюджуються контрольні повноваження МОРАД, визначені у статті 16-3 [Закону України «Про транспорт»](#) та пункті 4 [Положення про МОРАД](#), а також законодавчі вимоги у відповідних сферах, виділено наступні блоки питань:

- ✓ Навігація і безпека руху: функціонування СРПС, РІС, лоцманських підприємств (пункти 1, 5, 8, 13, 21, 22, 23 чинного акта)
- ✓ Системи управління безпекою судноплавства на МРТ (пункти 15, 25 чинного акта)
- ✓ Системи охорони порту і портових засобів (пункти 6, 7, 30, 31, частково пункт 4 чинного акта)
- ✓ Аварійно-рятувальні послуги і взаємодія (пункти 9, 10, 12, пункт 14 (часткового, бо в цілому це питання екологів), частково пункт 4 чинного акта)
- ✓ Вимоги до суден (і власників суден) під українським прапором (пункти 3, 18, 19 чинного акта)
- ✓ Вимоги до українських судноплавних компаній/судновласників (пункт 29 чинного акта)
- ✓ Перевезення і обробка небезпечних вантажів (пункти 24, 26, частково – пункти 11, 14 чинного акта)
- ✓ Технічна експлуатація ГТС (пункт 27 чинного акта)
- ✓ Діяльність, що підлягає ліцензуванню (пункти 17, 20, 28 чинного акта)
- ✓ Вимоги до всіх суден щодо правил і безпеки судноплавства (пункти 2, 16 чинного акта)

В ході формування переліку питань у порівнянні до чинної редакції було зроблено наступне:

- 1) Видалені повтори (вимоги, що дублюються у різних нормативно-правових актах);
- 2) Видалені вимоги, дотримання яких контролюється іншими органами державного нагляду (екологія, охорона праці, архітектурно-будівельний контроль); наприклад, пункт 14 (забруднюючі речовини) – майже повністю компетенція екологів, пункт 11 (вимоги до штабелювання вантажів та інші) – це [Правила охорони праці під час ВРР](#) і, відповідно, сфера компетенції Держпраці; виконання РТК – це екологія, Держпраці, санітарна служба та інші контрольні

¹[Акт перевірки дотримання законодавства в сфері автомобільного транспорту \(Наказ МІУ від 26.12.2016 № 467\); Акт перевірки дотримання законодавства на залізничному транспорті \(Наказ МІУ від 22.06.2020 № 365\)](#)

органи – залежно від розділу РТК і характеру вимоги, що міститься в такому розділі;

- 3) Видалені або адаптовані з урахуванням меж контролю вимоги, дотримання яких повністю або частково контролюється або оцінюється за іншими спеціальними процедурами, зокрема: в рамках контролю капітанів портів, в рамках наглядів класифікаційних товариств, в рамках перевірок ВОСОМ (визнаною організацією у сфері охорони суден та портових засобів на морі), в рамках схвалення планів і оцінок охорони портових засобів комісією МІУ тощо.
- 4) Видалені або адаптовані «відправні» норми («норми-принципи», «норми-засади», «норми-завдання»), «норми-дефініції», «диспозитивні норми» (що регулюють надання послуг та інші договірні відносини), «альтернативні норми» (що допускають різні варіанти поведінки), «відносно визначені» правові норми, які не дозволяють чітко встановити сутність та умови дії припису, а також загальні і абстрактні формулювання, щодо яких неможливо визначити спосіб контролю в рамках планової або позапланової перевірки, та інші вимоги, виконання яких на практиці неможливо оцінити об'єктивно і неупереджено (як приклад, однак, таких безліч: «забезпечено захист від усіх ризиків, що виявлені», «власники (користувачі) земельних ділянок, включені до території морського порту та дотримуються зводу звичаїв морського порту», «система управління безпекою судноплавної компанії (підприємства, установи, організації) на морському і річковому транспорті забезпечує пошук і рятування людей та суден на морі, ліквідацію небезпечних забруднень морського середовища» і т.д.)

ОСОБЛИВІ ПОЯСНЕННЯ ДО ПРОЕКТА УНІФІКОВАНОГО АКТА ПЕРЕВІРОК МОРАД

Щодо виключення блоку питань, пов'язаних з ліцензіатами

Питання для перевірки підприємств, діяльність яких підлягає ліцензуванню – пункти 17, 20, 28 – доцільно винести в окремий акт – Акт перевірки додержання ліцензіатом ліцензійних умов (з урахуванням особливостей, передбачених статтею 3 [Закону про ліцензування](#)), як це зроблено у сфері автомобільного і залізничного транспорту, де існують окремі уніфіковані акти перевірок ліцензіатів:

АВТО - [окремий уніфікований акт \(Наказ МІУ від 11.01.2020 № 6\)](#)

ЗАЛІЗНИЦЯ - [окремий уніфікований акт \(Наказ МІУ від 21.01.2020 № 15\)](#)

Щодо виключення блоку питань з контролю за безпекою судноплавства

Реалізація повноважень МОРАД щодо перевірки суден, суднових документів, підготовленості екіпажу, документів на вантаж тощо, контролю дотримання або реагування на порушення правил судноплавства – пункти 2, 18 чинного акта МОРАД – здійснюються не в рамках планових перевірок, а в рамках портового контролю – на постійній основі і за спеціальними процедурами відповідно до [наказу № 545 \(правила контролю за безпекою судноплавства\)](#) і [наказу № 430 \(правила оформлення заходу і виходу суден\)](#) в розрізі:

- Контроль, що здійснюється службою капітану порту (яка діє у структурі МОРАД);
- Контроль держави порту, що здійснюється інспекторами МОРАД з особливою кваліфікацією;
- Контроль держави прапору, що здійснюється інспекторами МОРАД.

Для оформлення результатів такого контролю передбачено спеціальні форми актів та інших документів, які затверджені у додатках до зазначених наказів.

Стосовно меж перевірки систем охорони порту і портових засобів

У пунктах 30, 31 чинного акта МОРАД з посиланням на [Положення № 1095](#) та Кодекс ОСПЗ викладено перелік питань, що стосуються планів охорони портових засобів і оцінки охорони портових засобів. Левова доля цих питань – вимоги до складу двох документів, які повинні мати портові засоби: Плану охорони портових засобів (ПОПЗ) та Оцінки охорони портових засобів (ООПЗ).

Обидва ці документи розроблюються визнаною організацією (АМПУ) та схвалюються МІУ (!), в результаті чого видається Акт про відповідність портового засобу. Під час такого схвалення спеціальною комісією МІУ ([отут](#) Наказ про її склад) як раз і перевіряється відповідність ПОПЗ і ООПЗ вимогам Положення № 1985 та Кодексу ОСПЗ.

Щодо перевірки виконання ПОПЗ – Положення № 1095 передбачає визнану організацію у сфері охорони суден та портових засобів на морі (далі - ВОСОМ), яка вповноважена здійснювати діяльність, зокрема, щодо перевірок системи охорони ПЗ на відповідність вимогам глави XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ, обов'язки якої затверджені [наказом МІУ](#). Бачимо, що ці обов'язки розподілені між ДП «АМПУ» та Регістром судноплавства.

Крім того, згідно з Положенням № 1095 здійснюється постійний моніторинг стану морської безпеки ПЗ і перевірки ПЗ на відповідність вимогам глави XI-2 Конвенції Солас-74 та Кодексу ОСПЗ. Процедури такої перевірки передбачені в самому ПОПЗ. Специфіка ще й в тому, що є загальний план охорони порту, а є плани охорони окремих портових засобів, які пов'язані між собою, та існує безліч процесів, в яких реалізується їх взаємодія

(наприклад, єдина система пропуску в порт за відсутності такої на кожному ПЗ). Наразы постійний моніторинг здійснює ДП «АМПУ» через службу морської безпеки порту.

Таким чином, з питань перевірки МОРАД було виключено ті специфічні, що перевіряються в рамках схвалення ПОПЗ та ООПЗ комісією МІУ, а також питання, які перевіряються в рамках постійного моніторингу ДП «АМПУ» за процедурами, визначеними у ПОПЗ та у плані охорони порту.

Щодо меж перевірки ГТС

У пункті 27 чинного акта МОРАД перелічені питання, які стосуються [правил експлуатації ГТС](#) без урахування того, що багато з цих питань потребують інженерних обстежень (які, звісно, не передбачаються плановою перевіркою МОРАД) і без урахування [Положення про організацію та порядок здійснення технічного нагляду за гідротехнічними спорудами воднотранспортного комплексу, затвердженого Наказом МІУ від 16.01.2014 № 21](#), який регламентує процедури і періодичність здійснення технічних оглядів і визначає уповноважену організацію – Регістр судноплавства.

Стан ГТС і дотримання умов їх експлуатації відображуються в спеціальних документах Регістра, що видається на кожен ГТС, зокрема, акт огляду ГТС та свідоцтво про придатність до експлуатації; і підлягають регулярним оглядам (як черговим, так і – у встановлених випадках – позачерговим).

Тож, в проекті нового акта МОРАД ці питання адаптовані з урахуванням зазначеного нормативно-правового акта.

Щодо меж перевірки СУБ

Чинним законодавством передбачено обов'язкову сертифікацію судноплавних Компаній із самохідними суднами валовою місткістю 500 одиниць і більше та пасажирськими суднами незалежно від місткості відповідності вимогам МКУБ. Системи управління безпекою судноплавних компаній повинні мати відповідні документи Регістру судноплавства.

Вимога щодо сертифікації СУБ Регістром судноплавства існує не для всіх об'єктів управління СУБ. Однак, якщо у об'єкта управління СУБ наявні актуальні документи Регістру – це вже свідчить про відповідність СУБ.

Тож, на нашу думку – наявність чинних і актуальних документів Регістру вже підтверджує відповідність СУБ міжнародним і національним вимогам безпеки – зокрема, з тих питань, що перевіряються Регістром за [процедурою сертифікації](#), і не повинні «перепроверятися».