

## ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах»

### 1. Мета

Метою проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах» (далі – проєкт акта) є врегулювання відносин, пов'язаних з питаннями плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах для забезпечення безпеки судноплавства, зниження ризиків фінансових втрат судовласників та підвищення інвестиційної привабливості регіонів Миколаївської та Херсонської областей.

### 2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 серпня 2007 року № 655 затверджено Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 05 жовтня 2007 року за № 1150/14417 (далі – наказ № 655).

Наказом Міністерства інфраструктури України від 02 січня 2018 року № 2 «Про затвердження Змін до Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 18 січня 2018 року за № 76/31528 (далі - наказ № 2), до наказу № 655 було внесено зміни.

Згідно з наказом Міністерства юстиції України від 26 вересня 2019 року № 3008/5 «Про скасування рішення про державну реєстрацію нормативно-правового акта», відповідно до підпункту "в" пункту 17 Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, скасовано рішення про державну реєстрацію наказу № 2. Відтак 15 жовтня 2019 року наказ № 2 виключено з Державного реєстру нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади.

Відповідно до Порядку скасування рішення про державну реєстрацію нормативно-правових актів, занесених до державного реєстру, затвердженого



наказом Міністерства юстиції України від 31 липня 2000 року № 32/5, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31 липня 2000 року за № 458/4679, нормативно-правовий акт, рішення про державну реєстрацію якого скасовано, не є чинним з дня його виключення з державного реєстру, крім випадків визнання судом нормативно-правових актів протиправними (незаконними чи такими, що не відповідають правовому акта вищої юридичної сили) та нечинними повністю або в окремій його частині.

Згідно зі статтею 58 Конституції України, закони та інші нормативно-правові акти не мають зворотної дії в часі, крім випадків, коли вони пом'якшують або скасовують відповідальність особи. Тобто вони поширюють свою дію тільки на ті відносини, які виникли після набуття законами чи іншими нормативно-правовими актами чинності.

За загальним правилом, визнання таким, що втратив чинність, нормативного акта чи його скасування не поновлює дію актів, які ним скасовані або визнані такими, що втратили чинність; дія нормативного акта поновлюється шляхом прийняття аналогічного акта або акта, що містить спеціальну норму про відновлення дії попереднього акта та визначення спеціального порядку такого відновлення регулювання відповідних правовідносин.

Отож, зараз наказ № 655 чинний у своїй первинній редакції та не врегульовує низку питань, що впливають на порядок плавання і лоцманського проведення, а отже, на безпеку судноплавства у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах. Зокрема, не врегульовано питання щодо невідповідності габаритів суден, які можуть прямувати каналами, габаритам, визначеним паспортами відповідних гідротехнічних споруд (каналів).

Врегулювання цих та інших пропозицій, викладених далі, сприятиме підвищенню інтенсивності та безпеці судноплавства, надання додаткових переваг для стимулювання розвитку інфраструктури, сприяння поліпшенню інвестиційного клімату в морегосподарському секторі регіону.

### **3. Основні положення проекту акта**

Запропоновані зміни, передбачають викладення Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 серпня 2007 року № 655, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 05 жовтня 2007 року за № 1150/14417, у редакції, що враховує технічний прогрес стосовно оснащення суден та засобів навігації, підвищує максимально допустимі характеристики судна, які можуть здійснювати плавання зазначеними каналами. Зокрема, пропонується дозволити плавання по Бузько-Дніпровсько-лиманському каналу суднам довжиною до 230 метрів.

Крім того, проєкт акта передбачає надання дозволу суднам здійснювати плавання Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом без використання буксирного забезпечення, а також визначає чіткі умови, при яких таке плавання стає можливим для великотоннажних суден, з урахуванням паспортних характеристик каналу та рекомендацій до нього.

З метою спрощення судноплавства пропонується дозволити плавання великотоннажних суден на каналах у темний час доби.

Також пропонується розширити зони плавання малогабаритних суден з осадками до 4,0 м за бровками деяких ділянок Бузько-Дніпровсько-лиманського та Херсонського морського каналів і дозволити на прямолінійних ділянках каналів розходження зустрічних суден.

Конкретизуються права та обов'язки судноводія, центру (постів) регулювання руху суден, лоцманської служби.

Такі рішення безсумнівно дадуть додаткові переваги для стимулювання розвитку інфраструктури, сприятимуть поліпшенню інвестиційного клімату в морегосподарському секторі регіону.

#### **4. Правові аспекти**

У цій сфері суспільних відносин діють Закон України «Про транспорт» та Кодекс торговельного мореплавства України.

#### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація проєкту акта не потребуватиме додаткових витрат з державного та місцевих бюджетів.

#### **6. Позиція заінтересованих сторін**

Проєкт акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної, сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Також проєкт акта не стосується соціально-трудової сфери, у зв'язку з чим не потребує проведення консультацій з представниками всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців.

Відтак консультації із заінтересованими сторонами не проводилися.

Проєкт акта було розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України для громадського обговорення.

#### **7. Оцінка відповідності**

Проєкт акта не стосується зобов'язань України у сфері європейської інтеграції.

Проєкт акта не містить положень, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод,

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації.

Громадська антикорупційна, громадська антидискримінаційна та громадська гендерно-правова експертизи не проводилися.

## **8. Прогноз результатів**

Реалізація акта надасть можливість:

суднам здійснювати плавання Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом без використання буксирного забезпечення;

плавання великотоннажним суднам на каналах у темний час доби;

розширити зону плавання малогабаритних суден з осадками до 4,0 м за бровками деяких ділянок Бузько-Дніпровсько-лиманського та Херсонського морського каналів і дозволить на прямолінійних ділянках каналів розходження зустрічних суден;

конкретизувати права та обов'язки судноводія, центру (постів) регулювання руху суден, лоцманської служби.

Інформація про вплив на інтереси заінтересованих сторін додається.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 р.

## Інформація про вплив реалізації акта на інтереси заінтересованих сторін

Заінтересова на сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Судно-власники, судноводії, члени екіпажів морських суден.	Встановлення зони дії проєкту акта і єдиного порядку плавання і лоцманського проведення суден у зоні дії проєкту акта.	Підвищується економічна привабливість морських торговельних портів та інших інфраструктурних об'єктів розташованих у зоні дії проєкту акта.
	Визначаються умови, за яких суднам надається право здійснювати плавання у зоні дії проєкту акта без використання буксирного забезпечення, а також умови, при яких таке плавання стає можливим для великотоннажних суден.	Підвищується економічна привабливість морських торговельних портів та інших інфраструктурних об'єктів розташованих у зоні дії проєкту акта.
	Визначені умови плавання великотоннажних суден на каналах у темний час доби.	Підвищується економічна привабливість морських торговельних портів та інших інфраструктурних об'єктів розташованих у зоні дії проєкту акта.
	Дозволяється плавання по Бузько-Дніпровсько-лиманському каналу суднам довжиною до 230 метрів, дозволяється плавання малогабаритних суден з осадками до 4,0 м за бровками деяких ділянок Бузько-Дніпровсько-лиманського та Херсонського морського каналів.	Підвищується економічна привабливість морських торговельних портів та інших інфраструктурних об'єктів розташованих у зоні дії проєкту акта.

	Визначені умови розходження зустрічних суден на прямолінійних ділянках каналів.	
Судно-власники, судноводії, члени екіпажів морських суден, державні органи, що виконують функцію забезпечення безпеки судноплавства у зоні дії проекту акта.	Конкретизуються права та обов'язки судноводія, центру (постів) регулювання руху суден, лоцманської служби.	Дозволить застосовувати норми встановлені проектом акта у спірних ситуаціях усіма зацікавленими сторонами.