

**АНАЛІЗ**  
**відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 проекту**  
**постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких**  
**постанов Кабінету Міністрів України»**

На виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» наказами Міністерством інфраструктури України було затверджено комплексні плани, що містять заходи з імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65: (витяги із планів наведено у таблиці).

**Суть невідповідності:** в Комплексних планах, затверджених наказами Міністерства інфраструктури України в супереч вимогам зазначених директив ЄС вводиться термін **Українського національного морського єдиного вікна (далі - УНМЄВ)**, на нього покладаються функції **національного єдиного вікна** (п.8 та 9 наказу № 285 наведено у таблиці)

**техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ** (п.9 наказу № 285 наведено у таблиці)

Комплексний план діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на III – IV квартал 2015 року» (Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 18 серпня 2015 року № 323) Міністр Пивоварський А.		Комплексний план діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на II півріччя 2016 року» Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 16 серпня 2016 року № 285 Міністр Омелян В.	
В розділах цих наказів «У сфері морського та річкового транспорту»			
Найменування заходу	Зміст заходу	Найменування заходу	Зміст заходу
Пункт 6. Утворення Робочої групи з питань створення національного сегменту системи <b>SafeSeaNet та національної системи National Single Window</b>	Вжиття організаційних заходів, спрямованих на розроблення та забезпечення подальшого функціонування національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window	Пункт 8. Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей	Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи <b>Українського національного морського вікна</b> та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в <a href="#">директивах 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС</a>
			Розроблення положення про

			<b>Українське національне морське єдине вікно (далі - УНМСВ),</b> передбачивши, що УНМСВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до <a href="#">директив 2002/59/ЄС</a> та <a href="#">2010/65/ЄС</a>
		Пункт 9. Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМСВ та національного сегмента SafeSeaNet	Створення та розроблення <b>техніко-інформаційного комплексу УНМСВ</b> та національного сегмента SafeSeaNet

Міністерство інфраструктури, порушуючи вимоги зазначених Директив ЄС, не маючи на це правових підстав, безпідставно замінило термін «**Національне єдине вікно**» (**National Single Window**) на **Українське національне морське єдине вікно (далі - УНМСВ)**, передбачивши, що УНМСВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до [директив 2002/59/ЄС](#) та [2010/65/ЄС](#).

В Дорожній карті імплементації Директиви ЄС № 2002/59 допущено довільне трактування змісту пункту 1 Директиви ЄС № 2010/65, що призвело до появи відсутнього в оригінальному тексті цієї директиви терміну «**національне морське єдине вікно**».

Ні в Угоді про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, ні директивах ЄС №№ 2002/59, 2010/65, немає зобов'язання щодо створення «національного морського єдиного вікна».

#### **За результатами більш детального аналізу виявлено наступне.**

В пояснювальній записці до обговорюваного проекту Постанови КМУ наведено перелік зобов'язань, на виконання яких має бути впроваджена інформаційна система «Морське Єдине Вікно».

Таких зобов'язань – чотири. Перші три – нормативні:

- стаття 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

#### **Підрозділ 7 Транспортні послуги**

##### **Стаття 138 Наближення законодавства**

Україна узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС, в тій мірі, в якій таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації,

взаємному доступу на ринки Сторін і руху пасажирів та вантажів. Це наближення розпочнеться з дати підписання цієї Угоди та поступово поширюватиметься на всі елементи *acquis* ЄС, згадані у Додатку XVII до цієї Угоди.

- пункт 106 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки (далі – пункт 106).

106. Імплементація положень Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 р., якою впроваджується система Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовується Директива Ради 93/75/ЄЕС

виконання плану імплементації Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 р., якою впроваджується система Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовується Директива Ради 93/75/ЄЕС, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 297 “Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті”

- пункт 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки (далі – пункт 114).

114. Імплементація положень Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС

виконання плану імплементації Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 271 “Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС”

Четверте зобов'язання не можна віднести до нормативних, а скоріше до суб'єктивно-емоційних, що констатують прикрий (з позиції розробника) факт.

«Адже станом на сьогодні в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України».

Враховуючи те, що в пояснювальній записці прогнозується, з прийняттям акту, досягнути відповідності «законодавства України нормам актів Європейського Союзу», вважається за доцільне проаналізувати формальний і змістовний аспекти проекту.

**I. Формальний аспект – чи відповідає проект наявним зобов'язанням? Прикладне питання – чи можна буде вважати виконаними пункти 106, 114 Плану заходів?**

Більш детальний розгляд нормативних зобов'язань виявляє наступне.

1. Пункти 106, 114, стосуючись імплементації директив ЄС відповідно №№ 2002/59 та 2010/65, передбачають виконання вже існуючих планів, раніше затверджених Урядом України:

- розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементация директиви ЄС № 2002/59);

- розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементация директиви ЄС № 2010/65).

2. Обидва існуючих плани в своїх обґрунтуваннях (щодо необхідності прийняття) посиляються Додаток XXXII до Глави 7 Розділу V Угоди про асоціацію.

Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у наступні встановлені терміни:

(4) Морський транспорт

Контроль руху суден

Директива № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року засновує систему Співтовариства з нагляду за рухом суден і інформування, та скасовує Директиву Ради № 93/75/ЄЕС.

Графік: Положення Директив мають бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Технічні та експлуатаційні правила

Технічні умови

Директива № 2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є чинною до 18 травня 2012 року.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.

План з імплементации директиви ЄС № 2010/65 також посиляється на статтю 135 Угоди про асоціацію.

Стаття 135 Міжнародний морський транспорт

1. Ця Угода застосовується до міжнародних морських перевезень між портами України та держав-членів Європейського Союзу і між портами держав-членів Європейського Союзу. Вона також застосовується до торгівлі між портами України та третіми країнами і між портами держав-членів Європейського Союзу та третіми країнами.

2. Ця Угода не застосовується до внутрішніх морських перевезень між портами України або між портами окремих держав-членів Європейського Союзу. Незважаючи на попереднє речення, рух обладнання, наприклад порожніх контейнерів, які не перевозяться в якості вантажу за винагороду між портами України або між портами окремої держави-члена Європейського Союзу, розглядається як частина міжнародних морських перевезень.

3. Для цілей цього Підрозділу та Частин 2, 3 та 4 цієї Глави:

а) «міжнародні морські перевезення» включають перевезення «від дверей до дверей» та мультимодальні транспортні операції, тобто перевезення товарів з використанням більш, ніж одного виду транспорту, зокрема «морське плече», за єдиним транспортним документом, та із цією метою пряме укладення контрактів з постачальниками послуг іншими видами транспорту;

b) «морські навантажувально-розвантажувальні послуги» означають діяльність, яку виконують стивідорні компанії, зокрема оператори терміналів, але не включаючи безпосередньої діяльності портових вантажників, коли ця робоча сила організована незалежно від стивідорних компаній та операторів терміналів. Така діяльність включає організацію та нагляд за:

- i) навантаженням/розвантаженням вантажу на/з судна;
- ii) закріпленням/розкріпленням вантажу;
- iii) прийомом/доставкою та зберіганням вантажів перед завантаженням на судно або після розвантаження;

c) «послуги з митного оформлення» (або послуги агента з митного очищення) означає діяльність, що полягає у проведенні від імені іншої сторони митних формальностей щодо імпорту, експорту або транзитних перевезень вантажів незалежно від того, чи така послуга є основною діяльністю постачальника послуг, чи звичайним доповненням до основного виду діяльності;

d) «послуги контейнерних станцій та депо» означають діяльність, що полягає у зберіганні контейнерів у межах порту або на віддаленні від моря з метою їхнього заповнення/розвантаження, ремонту та підготовки до відправки вантажу;

e) «морські агентські послуги» означають діяльність, що полягає у виконанні у визначеній географічній зоні агентських функцій щодо представлення комерційних інтересів однієї чи більше компаній-перевізників стосовно:

i) маркетингу та продажу послуг морських перевезень та пов'язаних з ними послуг, починаючи з визначення вартості до виставлення відповідних рахунків, а також надання коносаментів від імені компаній, придбання та перепродаж необхідних пов'язаних послуг, підготовка документації та надання комерційної інформації;

ii) діяльності від імені компанії щодо організації заходу судна або прийому вантажів у разі необхідності

f) «транспортно-експедиційні послуги» означають діяльність, яка полягає в організації та моніторингу відправки вантажів від імені вантажовідправника шляхом організації транспортування та супутніх послуг, підготовки документації та надання комерційної інформації;

g) «фідерні послуги» означають попереднє та подальше транспортування міжнародних вантажів морем, зокрема контейнерів, між портами на території Сторони.

4. Кожна Сторона надає суднам під прапором іншої Сторони або таким, що знаходяться в управлінні постачальника послуг іншої Сторони, режим не менш сприятливий, ніж той, що застосовується до власних суден або суден будь-якої третьої країни, залежно від того, який буде більш сприятливим, стосовно, *inter alia*, доступу до портів, використання інфраструктури та портових послуг, застосування морських допоміжних послуг<sup>1</sup>, а також пов'язаних з ними ставок та зборів, митних послуг, розподілу місць для стоянки та послуг із завантаження та розвантаження.

<sup>1</sup> *Допоміжні морські послуги включають морські навантажувально-розвантажувальні послуги, складські послуги та послуги зберігання, послуги з митного оформлення, послуги контейнерних станцій та депо, морські агентські послуги, транспортно-експедиційні (морські) послуги, послуги оренди суден з екіпажем, обслуговування та ремонт суден, послуги буксирування та допоміжні послуги для морських перевезень.*

5. Сторони ефективно застосовують принципи необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі.

6. При застосуванні принципів пунктів 4 та 5 цієї статті Сторони з дати набрання чинності цією Угодою повинні:

a) не включати положення про розподіл вантажів до майбутніх угод з третіми країнами щодо послуг з морських перевезень, зокрема сухий вантаж та вантаж у рідкому стані та лінійні перевезення, та припинити дію положень про розподіл вантажів у разі, якщо вони існують у попередніх угодах; та

b) скасувати або утримуватись від впровадження будь-яких адміністративних, технічних та інших заходів, які можуть мати непрямий обмежувальний чи дискримінаційний вплив на громадян або компанії іншої Сторони з постачання послуг з морських міжнародних перевезень.

7. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони мати установи на її території на умовах заснування та управління не менш сприятливих, ніж ті, що застосовуються до її постачальників послуг або таких з третіх країн, які є кращими. Відповідно до положень Частини 2 цієї Глави, що стосується діяльності таких установ, кожна Сторона надає дозвіл постачальникам послуг іншої Сторони вести таку господарську діяльність згідно з її законодавством та правилами, яку наведено нижче, але не обмежуючись таким:

a) видавничу діяльність, вивчення ринку та продаж послуг з морських перевезень та супутніх послуг, починаючи з визначення вартості до виставлення відповідних рахунків, від власного імені або від імені інших постачальників послуг з міжнародних морських перевезень за прямими домовленостями із замовниками;

b) надання комерційної інформації будь-якими засобами, зокрема через комп'ютеризовані інформаційні системи та електронну систему обміну даними (що є предметом будь-яких недискримінаційних обмежень стосовно телекомунікацій);

c) підготовку документації стосовно перевезень та митних процедур та іншої документації стосовно походження та характеру вантажу, який підлягає перевезенню;

d) організацію заходу судна або доставки вантажів від власного імені або від імені інших постачальників послуг з міжнародних морських перевезень;

e) укладення будь-якої комерційної домовленості з будь-якими місцевими судноплавними агентствами, включаючи участь у розподілі акцій підприємства та участь у наймі місцевого персоналу або із-за кордону згідно з положеннями цієї Угоди;

f) придбання та використання від власного імені або від імені своїх замовників (і перепродаж своїм замовникам) транспортних послуг будь-якого виду, зокрема перевезення внутрішніми водними шляхами, автомобільним та залізничним транспортом, а також послуг, пов'язаних з усіма видами перевезень, необхідних для надання єдиної транспортної послуги;

g) володіння обладнанням для ведення господарської діяльності.

8. Кожна Сторона повинна зробити для постачальників послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони на обґрунтованих та недискримінаційних умовах доступними такі послуги в порту: лоцманська провідка, буксирування та допомога при буксируванні, постачання продовольства, заправка та водопостачання, збір сміття та утилізація баластних відходів, послуги капітана порту, навігаційна допомога, берегові експлуатаційні послуги в порту, які є важливими для функціонування судна, зокрема зв'язок, водо- та електропостачання, послуги аварійно-ремонтної майстерні, якірна стоянка, причал та причальні послуги.

9. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони надавати послуги з міжнародних морських перевезень, зокрема «морське плече» у внутрішніх водних шляхах іншої Сторони.

10. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони користуватися на недискримінаційній основі та на узгоджених між залученими компаніями умовах фідерними послугами, що надаються постачальниками послуг з міжнародних морських перевезень, які зареєстровані в першій Стороні, між портами України або між портами держави-члена Європейського Союзу.

11. Ця Угода не впливає на застосування угод про морське торговельне судноплавство, укладених між Україною та державами-членами Європейського Союзу, з питань, які не охоплюються цією Угодою. Якщо ця Угода є менш сприятливою з певних питань, ніж існуючі угоди між Україною та окремими державами-членами Європейського Союзу, більш сприятливі положення матимуть перевагу без шкоди для зобов'язань Сторони ЄС та з урахуванням Договору про функціонування Європейського Союзу. Положення цієї Угоди замінюють положення попередніх двосторонніх угод, укладених між Україною та державами-членами ЄС, якщо положення останніх несумісні з попередніми, за винятком ситуацій, які згадані в попередньому реченні або тотожні до них. Положення існуючих двосторонніх угод, які не охоплюються цією Угодою, продовжують застосовуватися.

3. В межах виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» Міністерством інфраструктури України було затверджено щонайменше 2 плани, що містять заходи з імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65:

- на III – IV квартал 2015 року (наказ МІУ від 18.08.2015 № 323) – пункти 4, 6 розділу «У сфері морського та річкового транспорту»;

4. Внесення змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту

Зміст заходу

Розроблення та затвердження наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23.07.2013 за № 1230/23762

III-IV квартал

\*\*\*\*\*

6. Утворення Робочої групи з питань створення національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window

Зміст заходу

Вжиття організаційних заходів, спрямованих на розроблення та забезпечення подальшого функціонування національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window

III квартал

- на II півріччя 2016 року (наказ МІУ від 16.08.2016 № 285) - пункти 8, 9 розділу «У сфері морського та річкового транспорту».

8. Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей

#### Зміст заходу

Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в Директивах 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС

#### Вересень

Розроблення положення про Українське національне морське єдине вікно (далі – УНМЄВ), передбачивши, що УНМЄВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС

#### Протягом року

Проведення навчання для адміністраторів та користувачів системи SafeSeaNet

#### Протягом року

\*\*\*\*\*

9. Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

#### Зміст заходу

Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

#### Протягом року

4. Нормативне зобов'язання щодо імплементації директиви ЄС № 2002/59 посилене прямим обов'язком України (що впливає з Додатку XVII до Угоди про асоціацію) з розроблення відповідної Дорожньої карти.

#### 2. Дорожня карта

Протягом 6-ти місячного періоду з дати набрання чинності цією Угодою, Україна має подати для кожного сектору детальну дорожню карту для впровадження та застосування у кожному з даних секторів правових актів ЄС, визначених у Доповненнях XVII-2 – XVII-5 до цієї Угоди (далі – правовий акт ЄС), висвітлюючи можливі законодавчі та інституційні зміни, що вимагатимуться, проміжні терміни та оцінку адміністративних потреб. Дорожні карти є індикативними і можуть бути уточнені.

\*\*\*\*\*

Положення наступних актів Європейського Союзу застосовуються відповідно до положень горизонтальної адаптації, визначених у Доповненні XVII-1 до цієї Угоди, якщо інше не передбачене. Там, де це необхідно, спеціальні терміни адаптації для кожного індивідуального акта викладені нижче.

Положення, які повинні бути прийняті:

#### Моніторинг руху

Директива 2002/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 27 червня 2002 р. щодо заснування системи Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасування Директиви Ради 93/75/ЄС.

Графік: Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Таку Дорожню карту розміщено на сайті МІУ за посиланням <http://mtu.gov.ua/content/normativnopravova-baza-spivrobitnictva.html>.

ДОРОЖНЯ КАРТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВА 2002/59/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ВІД 27 ЧЕРВНЯ 2002, ЩО ЗАСНОВУЄ СИСТЕМУ СПІВТОВАРИСТВА З НАГЛЯДУ ЗА РУХОМ СУДЕН ТА ІНФОРМУВАННЯ І СКАСОВУЄ ДИРЕКТИВУ РАДИ 93/75/ЄЕС

(Текст для застосування в ЄЄЗ)

\*\*\*\*\*

6. Пріоритети та часові межі

Пріоритети при імplementації Директиви 2002/59 мають бути наступними:

- Офіційний переклад консолідованої версії Директиви 2002/59 українською мовою - 2016;

- Внесення змін до «Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.06.2013 № 430 - 2016;

- Внесення змін до «Порядку оформлення приходу з рейсу і виходу в рейс суден флоту рибної промисловості капітанами морських рибних портів України», затвердженого наказом Міністерства аграрної політики України від 21.01.2006 № 14 - 2017;

- Призначення національних компетентних органів, адміністрацій портів та берегових станцій, на які повинні направлятися повідомлення у відповідності до Директиви – та які повинні бути єдиною контактною особою для держав-членів ЄС та ЄК – 2016-2017;

- Розробка та прийняття наказу МІУ про створення національної SSN та розробка та прийняття Положення про діяльність національного сегменту SSN - 2017; підготовка технічних умов та проведення тендеру – 2018-2019;

- Внесення змін до Кодексу адміністративних правопорушень та, можливо, Кримінального кодексу України з метою накладання штрафів за порушення національних положень, відповідно до вимог, визначених Директивою 2002/59 – 2017-2018;

- Розробка та прийняття наказу МІУ про прийняття суден, які потребують допомоги - 2017;

- Розробка та створення національної комплексної системи апаратного та програмного забезпечення SSN, підготовка технічних умов та проведення тендеру - 2019;

- Організація та проведення навчання для адміністраторів та користувачів системи SSN – 2017-2019;

- Інформування Координаційної Ради УА (2020).

Дорожньої карти щодо імplementації директиви ЄС № 2010/65, очевидно, не існує, оскільки ця директива не увійшла до Додатку XVII до Угоди про асоціацію.

5. Директиви ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 оперують наступними категоріями, співзвучними з категорією «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»»:

- “SafeSeaNet” означає систему Співтовариства по обміну морською інформацією, розроблену Комісією спільно з державами-членами для забезпечення виконання законодавства Співтовариства (пункт (s) статті 3 Директиви ЄС № 2002/59);

- Національні системи SafeSeaNet (підпункт 2.1.1 пункту 2 додатку III до Директиви ЄС № 2002/59);

В контексті цих визначень доцільно взяти до уваги зміст пунктів (3), (22) преамбули до Директиви ЄС № 2009/17, якою внесено зміни до Директиви № 2002/59:

«(3) Відповідно до цієї Директиви держави-члени, що мають прибережну зону, повинні мати змогу обмінюватись інформацією, яку вони збирають в ході місії моніторингу морського руху, які вони здійснюють в зонах своєї компетенції. Система Співтовариства для обміну морською інформацією – пан'європейська електронна інформаційна система, що має справу з рухом суден і вантажів «SafeSeaNet», розроблена Комісією за домовленістю з державами-членами, об'єднує, з одного боку, мережу обміну інформацією, а з іншого, – стандартизацію основної наявної інформації про судна та їхній вантаж (попередні повідомлення та звітність). Таким чином, це дає можливість легко знаходити та передавати будь-якому органу влади точну та найсвіжішу інформацію про судна у європейських водах, їхній рух та їхній небезпечний чи забруднюючий вантаж, а також інциденти на морі.

\*\*\*\*\*

(22) Відповідно до Директиви 2002/59/ЄС, держави-члени та Комісія досягли значного прогресу плані на шляху до налагодження обміну електронними даними, особливо стосовно транспортування небезпечних або забруднюючих вантажів. SafeSeaNet, яка розвивається з 2002 року, повинна тепер бути представлена, як джерело референтна мережа на рівні Співтовариства. Метою SafeSeaNet повинне бути зменшення адміністративного тягаря та витрат для промисловості та держав-членів. За необхідності, вона також повинна сприяти постійному налагодженню правил міжнародного звітування та правил сповіщення».

- «1. Держави-члени приймають оформлення формальностей з надання відомостей в електронному форматі та їх передачу через єдине вікно якомога швидше та в будь-якому випадку не пізніше 1 червня 2015 року. Це єдине вікно, що пов'язує системи SafeSeaNet, e-Customs та інші електронні системи, є місцем, куди у відповідності до цієї Директиви вся інформація повідомляється один раз і стає доступною для різних компетентних органів держав-членів» (пункт 1 статті 5 Директиви ЄС № 2010/65);

В контексті цього визначення доцільно взяти до уваги зміст пунктів (9), (12) преамбули до Директиви ЄС № 2010/65:

«(9) Сторони, задіяні в торгівлі та перевезеннях, мають бути здатні надати стандартизовану інформацію та документи через електронне єдине вікно для цілей виконання формальностей зі звітування. Елементи індивідуальних даних необхідно подавати лише один раз.

\*\*\*\*\*

(12) Повноцінно користь від електронної передачі даних можна отримати лише за умови безперервного та ефективного зв'язку між системами SafeSeaNet, e-Customs та електронними системами для введення та відтворення даних. З цією метою, щоб обмежити адміністративне навантаження, слід у першу чергу звернутися до діючих стандартів».

У цій директиві, у статті 6 «Обмін даними», також застосовується поняття «національне єдине вікно», але тільки в контексті альтернативного засобу доступу до інформації з національного сегменту SafeSeaNet:

1. Держави-члени забезпечують, щоб інформація, одержана у відповідності до формальностей з надання відомостей, передбачених у законодавчому акті Європейського Союзу, була доступною в їх національних системах SafeSeaNet, і надає відповідні частини такої інформації іншим державам-членам через систему SafeSeaNet. Якщо інше не передбачено державою-членом, це не застосовується до інформації, одержаної відповідно до Регламенту (ЄС) № 2913/92, Регламенту (ЄС) № 2454/93, Регламенту (ЄС) № 562/2006 та Регламенту (ЄС) № 450/2008.

\*\*\*\*\*

4. Держави-члени можуть надати відповідний доступ до інформації, зазначеної в частині 1, через національне єдине вікно за допомогою системи електронного обміну даними або через національні системи SafeSeaNet.

6. В Дорожній карті імплементації Директиви ЄС № 2002/59 допущено довільне трактування змісту пункту 1 Директиви ЄС № 2010/65, що призвело до появи відсутнього в оригінальному тексті цієї директиви терміну «**національне морське єдине вікно**».

#### Пов'язані законодавчі документи

• Директива 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів (OJ L 283, 29.10.2010) у контексті статті 6 директиви вище. Зважаючи на зобов'язання за Директивою 2010/65/ЄС та іншим відповідним законодавством ЄС, експлуатанти суден, приписаних до портів ЄС, повідомити певну інформацію (ідентифікація судна, загальна кількість осіб на борту, порт призначення, прогнозований час прибуття тощо) до **національного морського єдиного вікна** (з 1 червня 2015). Це Єдине Вікно буде тим місцем, куди відразу ж буде надходити інформація і де ця інформація буде доступною різноманітним компетентним органам та державам ЄС.

7. В Плані імплементації директиви ЄС № 2010/65 (розпорядження КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р) застосовано поняття, що поєднує нетотожні поняття «система» і «єдине вікно», - «**національна система морського єдиного вікна**».

8. У відомчих планах МІУ (накази МІУ від 18.08.2015 № 323 та від 16.08.2016 № 285) застосовуються поняття:

- «національний сегмент системи SafeSeaNet» (у 2015 та 2016 роках);
- «національна система National Single Window» (у 2015 році, далі не згадується);
- «Українське національне морське єдине вікно (УНМСВ)», «техніко-інформаційний комплекс УНМСВ» (у 2016 році); при цьому передбачається, що УНМСВ **пов'язує** системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС.

#### **II. Змістовний аспект – чи врегулює проект сферу відносин, на яку спрямовано дію директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65?**

Сферу відносин в проекті постанови окреслено надзвичайно лаконічно, і лише у тлумаченні терміну «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»». Це – збір, обробка, поширення та обмін інформацією щодо суден.

«інформаційна система «Морське Єдине Вікно» – інформаційно-телекомунікаційна система у вигляді програмно-апаратного комплексу інформаційних підсистем, що забезпечує середовище для **збору, обробки, поширення та обміну інформацією щодо суден** із впорядкованою та загальноприйнятою структурою даних, правил і управління правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорості організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» та інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів до документів в іншій інформаційно-телекомунікаційній системі відповідно до діючих регламентів, технологічних схем та прав доступу;

Розглядаючи норми директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, нескладно пересвідчитися, що ці директиви визначають доволі чіткі види та обсяги інформації, щодо яких встановлюються відповідні правила поведіння.

Додатком I до Директиви ЄС № 2002/59 встановлюються 5 категорій інформації, яку визначені суб'єкти мають повідомляти конкретним адресатам. Додатком III (в редакції

Директиви ЄС № 2009/17) описано організаційно-технічні моменти реалізації обігу вже нормативно визначеної інформації через систему SafeSeaNet.

Додатком до Директиви ЄС № 2010/65 перелічено види інформації, щодо яких (відповідно до раніше прийнятих актів ЄС) вже існує обов'язок про подання, але встановлюється обов'язок про подання її в електронній формі й через єдине вікно. Функції розподілу (перенаправлення) такої інформації між адресатами передбачається реалізувати за рахунок властивостей вже існуючої в ЄС системи SafeSeaNet.

Доцільним буде зауважити, що переклад українською мовою пункту 6 розділу А додатку до Директиви ЄС № 2010/65 здійснено з помилкою.

Найменування цього пункту мовою оригіналу – «6. Entry summary declaration», що не відповідає зазначеному в українському перекладі директиви – «6. Митна декларація».

Не зважаючи на те, що Регламенти ЄС, позначені в пункті, на сьогоднішній день вже не є чинними, сама норма перейшла до частини I глави IV Митного кодексу ЄС, запровадженого Регламентом ЄС № 952/2013.

Наявність згаданої помилки в перекладі директиви могла спричинити помилкові судження щодо змісту та обсягів роботи з імплементації Директиви ЄС № 2010/65. Зокрема, пункт 6 міг вважатися близьким до реалізації з огляду на те, що поводження з документом «митна декларація» в національному законодавстві досить широко регламентовано.

Однак, зміст цього пункту стосується документа (або його замінників), якого ні в законодавстві, ні в практиці України не існувало й не існує. Аналог такого документа – «коротка ввізна декларація» - передбачено лише в законопроекті 4777 (щодо УЕО), і практично – тільки для УЕО.

Варто звернути увагу на пункт (14) преамбули Директиви ЄС № 2010/65, яким обумовлюється базове відмежування сфери дії цієї директиви від сфер дії прикордонного та митного законодавства ЄС.

(14) Ця Директива не повинна впливати на Регламент Ради (ЄЕС) № 2913/92 від 12 жовтня 1992 року про заснування Митного кодексу Співтовариства ( ), Регламент Комісії (ЄЕС) № 2454/93 від 2 липня 1993 року, що встановлює положення для застосування Регламенту Ради (ЄЕС) № 2913/92 про заснування Митного кодексу Співтовариства ( ), Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 562/2006 від 15 березня 2006 року про заснування Кодексу Співтовариства щодо правил, якими регулюється рух осіб через кордони (Шенгенський кодекс про кордони) ( ), або національне законодавство в сфері прикордонного контролю для держав-членів, якими не застосовуються Шенгенські правила прикордонного контролю, а також на Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 450/2008 від 23 квітня 2008 року, що встановлює Митний кодекс Співтовариства (Модернізований митний кодекс) ( ).

Факт того, що проект постанови спричиняє вплив саме на прикордонне та митне законодавство, вже суперечить призначенню Директиви ЄС № 2010/65.

Разом з тим, в нормативно-правовій базі України існує логічна й природна основа для створення національного сегменту SafeSeaNet, Це – Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Мінінфраструктури від 27.06.2013 № 430.

Згідно зі змінами до цього Порядку, внесеними у 2015 році, запроваджено конфігурацію інформаційного обігу, яка переважно відповідає вимогам Директиви ЄС № 2002/59. Обмін деякою частиною інформації передбачається хоч і не через інформаційні системи, але в електронному вигляді. Подальша робота з вдосконалення окремих норм цього

Порядку має більш надійну перспективу (ніж фізичне перепрофілювання ІСПС) щодо досягнення відповідності майбутньої інформаційної системи вимогам національного сегменту SafeSeaNet.

#### **Висновок № 1.**

Ні в Угоді про асоціацію, ні директивах ЄС №№ 2002/59, 2010/65, ні в планових документах України, що стосуються імплементації цих директив, немає зобов'язання щодо створення такого продукту як «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»».

У згаданих директивах ЄС, у значенні «інформаційна система» застосовуються поняття «SafeSeaNet», «національний сегмент SafeSeaNet», «e-Customs», «інші електронні системи».

Поняття «Єдине вікно», «Національне єдине вікно» застосовується лише у директиві ЄС № 2010/65. Але – не в значенні «інформаційна система», а лише в значенні місця, через яке (а не «в яке») інформація передається (кимось – у SafeSeaNet та інші інформаційні системи) або стає доступною (для когось – з SafeSeaNet та інших інформаційних систем).

В планових документах України усі різновиди понять, що містять у назві словосполучення «єдине вікно», застосовуються у значенні «інформаційна система». Це є очевидною помилкою, допущеною при плануванні заходів з імплементації директиви ЄС № 2010/65.

Отже, продукт «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»» не має жодних формальних прототипів з директив ЄС, імплементація яких декларується в пояснювальній записці до проекту постанови.

#### **Висновок №2.**

Жодного змістовного зв'язку між нормами проекту постанови (в частині, що стосується створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно») та сферами дії директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 не виявлено. Головна причина – відсутність в проекті постанови будь-яких прямих (або опосередкованих) ознак відносин, для врегулювання який передбачено створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно».

Факт обрання розробниками, для задекларованої імплементації норм директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, нормативно-правового акту, що регулює перш за все питання прикордонного та митного контролю, є відхиленням від загального змісту Директиви ЄС № 2010/65.

Факт нехтування розробниками напрацювань, що вже реалізовані у відомчих нормативно-правових актах з питань досягнення відповідності Директиві ЄС № 2002/59, є відхиленням від шляху, визначеного Угодою про асоціацію (у формі Дорожньої карти імплементації Директиви ЄС № 2002/59).

#### **Загальний висновок.**

Проект постанови КМУ «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», в частині, що стосується утворення «інформаційної системи «Морське Єдине вікно»»:

- не має ні формальних, ні змістовних ознак імплементації Директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65;

**- не може бути віднесений до такого, що забезпечує реалізацію Угоди про асоціацію;**

**- не може бути зарахований як результат виконання пунктів 106, 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки, затвердженого пунктом 1<sup>1</sup> розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р.**