

## **ВИСНОВОК**

### **на проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах (реєстр. № 14344 від 30.12.2025), внесений Кабінетом Міністрів України**

За дорученням Голови Верховної Ради України Комітет з питань екологічної політики та природокористування відповідно до предметів відання на своєму засіданні 4 березня 2026 року (протокол № 256) розглянув законопроект про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах (реєстр. № 14344 від 30.12.2025), поданий Кабінетом Міністрів України, і відмічає.

Метою законопроекту, як зазначено в пояснювальній записці до нього, є підвищення рівня забезпечення безпеки судноплавства в територіальному морі, внутрішніх водах, акваторіях морських портів та на внутрішніх водних шляхах; спрощення і полегшення судноплавства в морських водах і морських портах; приведення норм національного законодавства у відповідність міжнародним багатостороннім договорам (конвенціям), стороною яких є Україна, у сфері торговельного мореплавства, як держави прапора, держави порту та прибережної держави; наближення законодавства України до законодавства ЄС; визначення деяких базових термінів судноплавства, усунення наявних у законодавстві термінологічних колізій; дерегуляції; спрощення та унормування певних процедур надання існуючих адміністративних послуг; удосконалення функціонування публічних електронних реєстрів.

Законопроектом передбачається внесення змін до Водного кодексу України, Кодексу торговельного мореплавства України, законів України "Про транспорт", "Про внутрішній водний транспорт", "Про морські порти України", "Про ліцензування видів господарської діяльності", "Про місцеві державні адміністрації", "Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів" та інших законів України.

Головне науково-експертне управління у своєму висновку на законопроект висловило щодо його змісту низку зауважень та пропозицій.

Зокрема, звернуло увагу на необхідність дотримуватись термінологічної єдності.

Крім того, Головне управління зазначає, що понятійний апарат законопроекту потребує доопрацювання, в тому числі визначення термінів "безпека судноплавства", "безпека мореплавства (судноплавства)".

Серед іншого, Головне управління звертає увагу на те, що у запропонованій редакції частини 7 статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України запроваджується поняття "відходи з суден". Водночас вказані у цьому визначенні міжнародні документи не використовують поняття "відходи з суден" та "поводження" з ними.

Окрім того, у базовому законодавчому акті у сфері раціонального використання, відтворення та охорони водних ресурсів, яким є Водний кодекс України, також не передбачено поняття "відходи з суден", а відповідних змін у цій частині законопроектом не передбачено.

Головне управління звертає увагу на те, що відповідно до частини 3 статті 67 Водного кодексу України "скидання з суден нафти, нафтовмісних сумішей, шкідливих рідких речовин, вантажних та експлуатаційних відходів і сміття (крім харчових відходів) у виключній (морській) економічній зоні України, територіальному морі, на інших водних шляхах загального користування забороняється". У цій частині відповідне положення частини 7 статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України (у редакції законопроекту) вимагає відповідного узгодження. Аналогічні зауваження стосуються інших відповідних положень законопроекту.

Також Головне управління зазначає, що у абзаці першому частини 2 статті 24 Закону України "Про внутрішній водний транспорт" (у редакції законопроекту) наводиться перелік забруднень, який відноситься до відходів з суден, разом з тим, перелік не корелюється із визначенням поняття "відходи з суден", наведеному у новій частині 7 статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України.

Частиною 1 статті 23 "Допуск судна до плавання. Технічні вимоги до морських суден" та статтею 2 Кодексу торговельного мореплавства України (у редакції законопроекту) встановлено, що вимоги безпеки мореплавства, яким мають задовольняти судна, допускають мінімальні ризики, що можуть призвести до: забруднення навколишнього природного середовища, заподіяння шкоди здоров'ю або загибелі людей тощо. Проте, що відноситься до мінімальних ризиків у проекті не розкривається. Таке формулювання не узгоджується із поняттям "екологічної безпеки" (стаття 50 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища»).

Крім того, Головне управління відмічає, що у змінах до пункту 24 частини 1 статті 7 Закону України "Про ліцензування видів господарської діяльності" пропонується виключити з переліку видів господарської діяльності, які підлягають ліцензуванню, діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів внутрішнім водним, морським транспортом. Крім того,

у змінах до Закону України "Про внутрішній водний транспорт" пропонується виключити статтю 54, згідно з якою ліцензуванню підлягає господарська діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішніми водними шляхами.

Головне управління зауважило, що запропоноване у законопроекті виключення не враховує принцип пріоритетності захисту прав, законних інтересів, життя і здоров'я людини, навколишнього природного середовища, захисту обмежених ресурсів держави та забезпечення безпеки держави, згідно з якого ліцензування застосовується лише до такого виду господарської діяльності, провадження якого становить загрозу порушення прав, законних інтересів громадян, життю чи здоров'ю людини, навколишньому природному середовищу та/або безпеці держави, і лише у разі недостатності інших засобів державного регулювання, оскільки у пояснювальній записці до проекту не вказано, якими іншими засобами державного регулювання забезпечуватиметься захист прав, законних інтересів, життя і здоров'я людини, навколишнього природного середовища при скасуванні ліцензування зазначеного виду господарської діяльності.

Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України, Міністерство охорони здоров'я України проінформували, що пропозицій та зауважень до законопроекту не мають.

Міністерство розвитку громад та територій України, Міністерство соціальної політики, сім'ї та єдності України повідомили, що законопроект підтримується.

Міністерство юстиції України зазначило про відсутність пропозицій і зауважень до законопроекту.

Міністерство освіти і науки України в межах компетенції не має пропозицій та зауважень до законопроекту.

Міністерство фінансів України зазначило, що законопроект відповідає законам, що регулюють бюджетні відносини та може бути розглянутий Верховною Радою України.

Антимонопольний комітет України відзначив, що законопроект потребує суттєвого доопрацювання.

Фонд державного майна України в межах компетенції не має пропозицій та зауважень до тексту законопроекту та підтримує його.

Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України висловила ряд зауважень та пропозицій до законопроекту, які не відносяться до предмету відання Комітету.

Адміністрація Державної прикордонної служби України підтримує законопроект із зауваженнями та застереженнями.

Державна служба України з надзвичайних ситуацій підтримує прийняття законопроекту у запропонованій редакції.

Громадська спілка "Всеукраїнська бізнес-асоціація рибної промисловості та аквакультури" підтримує законопроект.

Комітет Верховної Ради України з питань інтеграції України до Європейського Союзу, розглянувши законопроект на своєму засіданні 04 лютого 2026 року, визнав що законопроект не суперечить Угоді про асоціацію та міжнародно-правовим зобов'язанням України, водночас, потребує термінологічного доопрацювання з метою більш повного врахування Директиви Європейського Парламенту та Ради 2009/21/ЄС про відповідність вимогам держави прапора.

Державна екологічна інспекція України проінформувала Комітет, що більшість зауважень наданих під час погодження законопроекту не враховано зокрема:

1) у змінах до Водного кодексу України:

після пункту 2 частини першої статті 15<sup>2</sup> Водного кодексу України доповнити новим пунктом такого змісту:

"3) здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням вимог природоохоронного законодавства у разі виявлення забруднення навколишнього природного середовища з суден у морських і річкових портах, терміналах;"

2) у змінах до Кодексу торговельного мореплавства України:

частину першу статті 44 Кодексу викласти в такій редакції:

"Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром. Забезпеченням морської вимоги може виступати банківська гарантія, гарантія фінансової установи, у порядку передбаченому Цивільним кодексом України.";

частину шосту статті 83 Кодексу доповнити пунктами такого змісту:

"7) несплати штрафів та збитків, завданих внаслідок забруднення навколишнього природного середовища з суден (плавзасобів);

8) внесення морської вимоги центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України."

3) у змінах до Закону України "Про внутрішній водний транспорт":

у статті 5

у частині першій після слів "місцеві державні адміністрації" доповнити словами "центральный орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів,";

після частини сьомої доповнити новою частиною такого змісту:

"8. Центральный орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони

навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів:

1) здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням вимог природоохоронного законодавства у разі виявлення забруднення навколишнього природного середовища з суден (плавзасобів), у тому числі іноземних, що перебувають на внутрішніх водних шляхах та внутрішніх морських шляхах;

2) здійснює інші повноваження, визначені законом."

Під час розгляду законопроекту заступником голови Комітету з питань екологічної політики та природокористування Криворучкіною О.В. було висловлено ряд зауважень та пропозиції до законопроекту.

Зауваження, зокрема, стосувались виключення необхідності отримання ліцензії морськими та внутрішніми водними перевізниками, які займаються, у тому числі, перевезенням небезпечних вантажів та відходів. Наголосила, що чинні на сьогодні ліцензійні вимоги передбачають наявність у перевізника договору страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків під час перевезення таких вантажів.

Крім того, висловила занепокоєння що законопроектом передбачено, що свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою буде обов'язковим лише для суден, що перевозять наливом як вантаж більше 2000 тонн нафти. У той же час, основними забруднювачами морського середовища є залишки та наслідки функціонування судноплавства в цілому, а не лише від перевезення певної визначеної кількості вантажу.

Також, народний депутат України Криворучкіна О.В. зауважила щодо терміну "безпека мореплавства", під яким, у тому числі, розуміється такий стан мореплавства (судноплавства), за якого мінімальними є пов'язані з ним ризики, що можуть призвести до забруднення навколишнього природного середовища. Разом з тим, стаття 50 "Екологічна безпека" Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" не зазначає про ризики та вказує, що екологічною безпекою є такий стан навколишнього природного середовища, при якому забезпечується попередження погіршення екологічної обстановки та виникнення небезпеки для здоров'я людей.

Крім того, стаття 52 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" встановлює обов'язок, у тому числі, не допускати забруднення навколишнього природного середовища засобами захисту рослин, стимуляторами їх росту, мінеральними добривами, нафтою і нафтопродуктами, небезпечними хімічними речовинами під час транспортування.

Криворучкіна О.В. також відмітила, що стаття 23 Кодексу торговельного мореплавства України вказує, що судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги, у тому числі, безпеки навколишнього природного середовища, що не узгоджується з законопроектом, яким запропоновано допускати судна, які задовольняють вимоги безпеки мореплавства та морської охорони, встановлені міжнародними договорами України та іншими актами законодавства України. Рівень морської охорони українських суден встановлює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту.

Також висловила зауваження щодо норми законопроекту, яка передбачає виключення умови того, щоб ядерні судна перебували тільки у державній власності.

Народний депутат України Криворучкіна О.В. також висловила зауваження щодо запропонованої норми в частині створення умов для випуску затриманого судна з порту на підставі гарантій клубу взаємного страхування відповідальності судновласників, який є членом Міжнародної групи клубів взаємного страхування відповідальності судновласників (International Group of P&I Clubs).

Враховуючи вищевикладене, Комітет ухвалив висновок та прийняв рішення:

1. Рекомендувати Комітету з питань транспорту та інфраструктури самостійно визначитись щодо проекту Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах (реєстр. № 14344 від 30.12.2025), поданого Кабінетом Міністрів України, з урахуванням зауважень, викладених у мотивувальній частині цього висновку.

2. Висновок направити до Комітету з питань транспорту та інфраструктури.

**Голова Комітету**

**О. БОНДАРЕНКО**

