**ДОРОЖНЯ КАРТА**

**з підтримки імплементації Директиви 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 щодо контролю державою порту**

**Зміст**

[*2 Стратегія розробки та план імплементації* 6](#_Toc435202236)

[*3 Залучені установи та сторони* 8](#_Toc435202237)

[*4 Технічні питання* 9](#_Toc435202238)

[*5 Регулювання та контроль* 10](#_Toc435202239)

[*6 Пріоритети та часові межі* 12](#_Toc435202240)

[*7 Фінансово-економічні питання* 13](#_Toc435202241)

[*8 Узагальнення основних питань* 14](#_Toc435202242)

***1 Вступ і загальний огляд***

Чимало серйозних аварій та подій щодо забруднення моря, які відбувалися внаслідок невиконання певними суднами норм безпеки, змусили Європейський Союз прийняти правила перевірки (інспектування) суден державою порту.

Загальні положення Директиви

Директива 2009/16 спрямована на забезпечення безпеки морського транспорту шляхом суттєвого скорочення кількості суден, які здійснюють плавання у територіальних водах Європейського Союзу і не відповідають існуючим стандартам безпеки, та реформування схеми контролю Держави Порту ЄС шляхом впровадження у рамках Співдружності нової системи контролю державою порту, яка побудована на наступних основних удосконалених положеннях:

* Запровадження нового інспекційного режиму (НІР) з 1 січня 2011, новою метою для Співдружності є 100% інспекція (всі судна, які заходять до портів ЄС, повинні перевірятися, навіть якщо вони заходять до ЄС нечасто). Підтримкою для НІР є центральна база даних THETIS[[1]](#footnote-1) , яка знаходиться під управлінням Європейської агенції з морської безпеки (EMSA)[[2]](#footnote-2).
* Впровадження профілю ризику для кожного судна, який базується на його типі, віці, прапорі, історії компанії та історії затримань, та різних періодів для інспекцій в залежності від критеріїв якості: судна з доброю репутацією перевіряють менше, судна з групи ризику частіше (в залежності від профілю ризику, судна можуть перевіряти часто - кожні шість місяців - або нечасто – кожні три роки);
* Вимога суворіших умов заборони, включаючи безумовну заборону (судна, які не відповідають стандартам, підпадають під мінімальний період заборони, а до повторних порушників може бути застосована постійна заборона);
* Впровадження чорного списку компаній, які експлуатують судна, що не відповідають стандартам, який публікується Паризьким меморандумом. Одним з критеріїв для визначення профілю ризику судна є діяльність держави прапора;
* Встановлення параметра ефективності компанії. Він заснований на кількості перевірок, затримань і недоліків, зареєстрованих у відношенні суден, що належать до тієї ж компанії (відповідальної за дотримання судном вимог Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ)). Компанії можуть бути класифіковані як маючі : "Високий ", " Середній" , "Низький " і " Дуже низький" параметри ефективності.
* Вимога щодо отримання інформації базою даних THETIS щодо суднозаходів через SafeSeaNet, що дозволяє планування та програмування перевірок контролю державою порту.
* Вимога підвищення вимог до кваліфікації та навчання для інспекторів контролю Держави Порту.

*Scope*

 Директива застосовується до будь-якого судна під іноземним прапором і його екіпажу, що заходить в порт або на якірну стоянку будь-якої держави – ​​члена, задіяного в інтерфейсі судно/порт.

Рибальські судна, військові судна, допоміжні військові судна, дерев'яні судна примітивної конструкції, урядові судна, що використовуються для некомерційних цілей, а також прогулянкові яхти, що не використовуються в торгівлі, - виключаються зі сфери застосування Директиви 2009/16.

*Процедура перевірки*

Держави-члени вживають всіх необхідних заходів для виконання перевірок суден, зокрема забезпечуючи надання кваліфікованих інспекторів для компетентних органів.

На держави-члени покладені щорічні зобов’язання проведення перевірок суден. За пріоритетністю перевірки поділяються на дві категорії (Пріоритет І – судна, які підлягають обов’язковій перевірці, та Пріоритет ІІ – судна, для яких перевірка не є обов’язковою).

Всі держави-члени повинні перевіряти:

* Всі судна пріоритету І
* Визначену частку від загальної кількості суден, які заходять в порти Співтовариства (за принципом справедливої частки).

Судна з дуже низькою регулярністю заходу до портів та якірних стоянок Співтовариства повинні вважатися пріоритетними для перевірки.

Для приведення Директиви 2009/16 у відповідність до вимог Конвенції про працю на морі 2006 року (MLC 2006), Директиви 2013/38/ЄС країни ЄС, при перевірці судна, яке плаває під прапором країни, що не є учасником Конвенції, повинні гарантувати, що ставлення до такого судна та його екіпажу є не менш вимогливим, ніж до судна, яке плаває під прапором держави, яка є учасником Конвенції.

Судна повинні також надавати інспекторам копії свідоцтва про працю на морі та декларацію про виконання вимог до праці на морі.

*Відтермінування перевірок*

Перевірка судна Пріоритету 1 може бути перенесена, якщо вона може бути здійснена під час наступної зупинки судна в порту тієї ж держави-члена або в іншому порту Співтовариства протягом 15 днів. Виняткові обставини, такі як безпека інспекторів, судна та його екіпажу можуть бути обґрунтуванням для невиконання перевірки.

*Визначення профілю ризику судна*

Профіль ризику, який визначається для судна, що заходить в порт або на якірну стоянку, визначається такими параметрами, як тип та вік судна, держава прапору, виконання стандартів компанією (результати діяльності компанії) або кількістю недоліків чи останніх затримань.

*Відбір суден та типи перевірки*

Компетентний орган влади приймає рішення, відповідно до профілю ризику судна, чи потрібно його перевіряти чи ні.

Директива 2009/16 передбачає три типи перевірки:

* Первинна перевірка, під час якої компетентний орган перевіряє наявність необхідних сертифікатів та документів на борту, загальний стан судна, а також усунення недоліків, виявлених під час попередньої перевірки;
* Детальна (поглиблена) перевірка, якщо результати первинної перевірки свідчать, що стан судна, його обладнання або команди не відповідають Конвенції у цій сфері;
* Розширена перевірка для суден, які мають високий профіль ризику, або пасажирських суден, балкерів, нафтових танкерів або хімічних танкерів віком понад 12 років[[3]](#footnote-3).

Інспектори повинні дотримуватися процедур та принципів, визначених Директивою щодо технічної та громадської безпеки. Інспектор повинен подати детальний звіт про перевірку капітану судна.

*Заходи щодо відмови у заході для певних суден*

Держави-члени відмовляють у заході до своїх портів суднам, що плавають під прапорами, включеними до чорного або сірого списку, прийнятим відповідно до Паризького Меморандуму, які було затримано або експлуатацію яких було заборонено у відповідності до Директиви 1999/35/ЄС більше ніж двічі протягом останніх 36 місяців (для суден під прапором з чорного списку) та більше ніж двічі протягом останніх 24 місяців (для суден під прапором з сірого списку) у порту або на якірній стоянці держави-члена або держави, що підписала Паризький Меморандум.

*Скарги*

Директива 2013/38/ЄС гарантує конфіденційність моряків, які подають інспекторам скарги щодо порушення MLC 2006. Їхня особа не повинна розкриватися капітану або власнику судна.

*Усунення недоліків та затримання*

Компетентний орган влади повинен гарантувати, що підтверджені або виявлені під час перевірки недоліки є усуненими відповідно до Конвенцій у цій сфері. Якщо недоліки є становлять загрозу для безпеки, здоров'я або довкілля, компетентний орган влади держави порту забезпечує затримання судна або припинення його експлуатації. Якщо має місці серйозне або повторне порушення MLC 2006, наказ про затримання не повинен скасовуватися, доки порушення не усунені або компетентний орган не прийняв план заходів з виправлення недоліків.

*Право на оскарження*

Власник судна або експлуатуюча компанія або їх представник у державі-члені мають право на оскарження рішення компетентного органу. Оскарження не спричиняє призупинення дії рішення про затримання або відмову в заході. Відмова у заході до портів або на якірні стоянки в державі-члені знімається лише тоді, коли власник судна або експлуатуюча компанія здатні переконати компетентний орган, що судно відповідає конвенціям.

*Кваліфікація інспекторів*

Директива визначає кваліфікаційні критерії, яким повинні відповідати інспектори, щоб бути затвердженими компетентним органом. Директива 96/40/ЄС встановлює загальну модель ідентифікаційної карти (посвідчення), яку повинні носити інспектори при виконання перевірки Держави порту. Комісія спільно з державами-членами працює над гармонізацією навчання та оцінки кваліфікації інспекторів.

*Інформація про перевірки*

Комісія друкує та оновлює базу даних перевірок та перелік компаній, виконання стандартів якими є низьким або надзвичайно низьким. База даних перевірок містить всю інформацію, необхідну для впровадження системи перевірок, яка визначена цією Директивою 2009/16.

*Пов’язані законодавчі документи ЄС*

* Регламент (ЄС) 1257/2013 Європейського парламенту та Ради від 20 листопада 2013р. про утилізацію суден та внесення змін до Регламенту (ЄК) № 1013/2006 та Директиви 2009/16/ЄС (OJ L 330, 10.12.2013);
* Три регламенти для імплементації: Регламент Комісії (ЄС) № 801/2010 від 13 вересня 2010 року про імплементацію статті 10 (3) Директиви 2009/16/ЄК Європейського Парламенту та Ради стосовно критеріїв Держави прапору, Регламент Комісії (ЄС) № 802/2010 від 13 вересня 2010 року про імплементацію статті 10 (3) та статті 27 Директиви 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради стосовно результатів діяльності компанії (зі змінами Регламенту ЄС 1205/2010) та Регламент Комісії (ЄС) 428/2010 від 20 травня 2010 року про імплементацію статті 14 Директиви 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради стосовно розширених перевірок суден;
* Регламент (ЄС) 2015/757 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2015 року про моніторинг, звітність та перевірку викидів двоокису вуглецю на морському транспорті та внесення змін до Директиви 2009/16/ЄС. Він вносить зміни до переліку, визначеному у Додатку IV Директиви 2009/16. Цей Регламент вступив в дію 1 липня 2015.

Далі, Директива 2013/38/ЄС більшою мірою погоджує формулювання з MLC завдяки новому включенню сертифікату/свідоцтва про працю на морі та декларації про виконання вимог законодавства про працю на морі до документів, які повинні представлятися під час перевірки. Директива 2013/83/ЄС розширяє також обсяг перевірок, щоб включити всі вимоги MLC, чітко надаючи інспекторам повноваження, серед іншого, повідомляти про умови роботи та проживання на борту суден та достовірність інших документів, яких вимагає MLC, а саме контракту про працевлаштування, підписаного двома сторонами для кожного моряка.

Потрібно відзначити, що Регламент (ЄС) 1257/2013[[4]](#footnote-4) вніс зміни до Директиви 2009/16, додавши новий пункт 49 до Додатку IV цієї Директиви. Отже, відповідно до Статті 13 (1) Директиви 2009/16, передбачено, що при кожній первинній перевірці судна компетентний орган влади гарантує, щоб інспектор, як мінімум, (a) перевіряв сертифікати й документи, перелічені у Додатку IV, що мають зберігатися на борту відповідно до морського законодавства Співтовариства та конвенцій щодо безпеки та охорони; а також з’являється нова вимога про перевірку сертифіката інвентаризації небезпечних матеріалів[[5]](#footnote-5) або акта відповідності[[6]](#footnote-6), як того вимагає Регламент (ЄС) 1257/2013.

На додаток, Регламент (ЄС) 2015/75 вимагає, щоб кожна держава-член гарантувала виконання будь-якої перевірки судна у порту під її юрисдикцією у відповідності до Директиви 2009/16, включаючи перевірку наявності на борту діючого документу про відповідність, виданого за цим Регламентом.

Змінена Директива 2009/16 також посилається на Міжнародну конвенцію про контроль за шкідливими протиобрастаючими системами на суднах (AFS 2001) та Міжнародну конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним пальним (Bunkers Convention 2001)[[7]](#footnote-7).

# *2 Стратегія розробки та план імплементації*

Відповідно до своїх зобов’язань за Угодою про асоціацію, Україна повинна імплементувати Директиву 2009/16 протягом п’яти років з дати набрання чинності Угодою про асоціацію (тобто до листопада 2019 року).

31 березня 2015 року Уряд України прийняв розпорядження № 297 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті», яким передбачено завершити імплементація Директиви 2009/16 до липня 2016 року.

Рекомендується переглянути строки імплементації, що зазначені розпорядженням Кабміну № 297 за умови, що терміни законодавчих і адміністративних заходів, пов'язаних з цією досить вимогливою директивою є надмірно оптимістичними.

Стаття 4 Директиви 2009/16 вимагає від держав-членів забезпечення роботи відповідних *компетентних органів* за рахунок необхідної кількості кваліфікованих інспекторів для перевірки суден. Оскільки судна можуть перевірятися на якірній стоянці, де відбувається взаємодія «судно/ порт», це також вимагає додаткових заходів та ресурсів для перевірки.

Для виконання контролю держави порту (КДП) Укрморрічінспекція створила єдині сектори для перевірки держави порту та перевірки держави прапору у своїх міжобласних регіональних органах.

Необхідно запровадити просту та прозору єдину вертикаль КДП для дотримання міжнародних вимог. Акцент на зростанні контролю та забезпеченні виконання вимагає переформатування традиційної ролі та методів контролю виконання, які притаманні органам КДП.

Сьогодні Укрморрічінспекція знаходиться у процесі ліквідації, і за функції КДП буде відповідатиме Державна служба України з безпеки на транспорті.

Імплементація Директиви 2009/16 складається з правових, функціональних та технічних елементів.

* Правова імплементація забезпечується шляхом розробки відповідних проектів актів та внесення відповідних змін до чинних нормативно-правових актів, зокрема до Кодексу торговельного мореплавства України.

По суті, імплементація Директиви 2009/16 в Україні завершить ратифікацію та імплементацію низки конвенцій ММО (ІМО) та МОП (ILO).

* Функціональна імплементація досягається за рахунок забезпечення регулярної перевірки всіх суден, що заходять до портів та на якірні стоянки у межах України у відповідності до процедур та вимог Директиви 2009/16.
* Технічна імплементація передбачає створення та використання бази даних ТЕТІС (THETIS) та необхідної комп’ютерної інфраструктури для запису інформації про заходи суден, як цього вимагає стаття 24 Директиви 2009/16 та інтерфейс SafeSeaNet.

Заходи з підтримки імплементації Директиви 2009/16 мають бути такі:

Здійснення офіційного перекладу консолідованої версії Директиви 2009/16/ЄС українською мовою;

Прийняття проекту указу Президента про ратифікацію Конвенції MLC 2006 року;

Прийняття проекту Закону України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про контроль за шкідливими протиобрастаючими системами на суднах»;

Приєднання до Протоколу 1988 щодо Конвенції про вантажну марку (1966);

Ратифікація Конвенції IMO про контроль баластних вод та осадів та управління ними (BWM 2004);

Внесення змін до Глави 1 Розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України з метою доповнення новою статтею щодо правової основ для виконання КДП;

Перегляд та внесення змін до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України 17.07.2003  № 545, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 р. за № 353/8952;

Розробка та затвердження наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження процедур розгляду скарг моряків на берегу»;

Внесення змін до національного законодавства (Кодексу адміністративних правопорушень та Кримінального кодексу України) з метою накладання штрафів за порушення національних положень, відповідно до введення в дію Нового режиму перевірок за контролем держави порту, визначених Директивою 2009/16;

Здійснення оцінки потреб у навчанні для Укртрансбезпеки (інспектори контролю держави порту), визначення вимог до навчання інспекторів КДП шляхом організації та проведення навчань та семінарів для інспекторів;

Створення національної системи SafeSeaNet: оцінка потреб, підготовка тендеру та його проведення, розробка та прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про створення національного сегменту SafeSeaNet, а також Положення про національну систему SafeSeaNet.

# *3 Залучені установи та сторони*

Національні нормативні документи та процедури повинні містити положення Директиви 2009/16.,

До процесу імплементації Директиви 2009/16 та контролю за її виконання залучені наступні установи:

* Міністерство інфраструктури України;
* Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека щодо розробки відповідних змін до законодавства );
* Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» та Державна установа «Держгідрографія» (щодо впровадження національної системи SafeSeaNet).

 Для визначення основних проблем, можливостей або потреб, а також отримання пропозицій від зацікавлених сторін, необхідно провести консультації з професійним сектором, а саме морськими транспортними підприємствами. Органи, які представляють судновласників, капітанів, моряків, морські торговельні організації та програми забезпечення соціально-побутових умов, класифікаційні товариства, адміністрації портів, лоцманів, морські навчальні та юридичні органи, повинні відіграти важливу роль у забезпечення колективної імплементації, підтримки та підвищення стандартів мореплавства. Доступ до інформації, прозорість та комплексний підхід до розробки заходів щодо уніфікованого та ефективного впровадження інструментів Паризького меморандуму є також вирішальними чинниками успіху для підвищення безпеки на морі.

 Судновласники та їхні представники (морські агенти, юристи) мають запропонувати своє бачення правового регулювання відносин з інспекційними органами у порту, зокрема стосовно перевірки судна. Мова йде про активне залучення компаній, організацій, асоціацій та галузевих профспілок, які спеціалізуються на морських перевезеннях, для обговорення, підготовки, впровадження державою та інспекційними органами нових стандартів та положень з питань забезпечення та контролю діяльності морських транспортних підприємств.

# *4 Технічні питання*

Новий інспекційний режим спрямований на ліквідацію мореплавства, що не відповідає стандартам, через підвищення частоти перевірок суден, що не відповідають стандартам, при зменшенні частоти перевірок якісних суден. Для цього необхідна система інформаційної підтримки (THETIS), яка не тільки збирає та розповсюджує дані, пов’язані з КДП, а й здатна розраховувати критерії, необхідні для спрямування цілей КДП у державах-членах на підставі таких даних. Система SafeSeaNet забезпечує THETIS інформацією про всі прибуття та відправлення суден в усіх портах та на якірних стоянках ЄС. Директива 2009/16 передбачає, що база даних THETIS отримує інформацію про захід судна з системи SafeSeaNet, що дає можливість планувати та програмувати перевірки КДП.

Європейська база даних інспекцій чітко відстежує кількість та тип перевірок, які виконуються кожною державою-членом, стосовно записів про прибуття суден та інспекційних зобов’язань, кількості затриманих суден, кількості відмов у заході та інформації, наданої портовими адміністраціями та членами-державами щодо заходів у порти.

На національному рівні повинні бути створені системи управління морською інформацією, що повинні спростити виконання Україною звітних зобов’язань, які у свою чергу повинні бути поєднані з SafeSeaNet.

Технічна імплементація передбачає також виконання відповідних заходів для забезпечення передачі інформації про фактичний час прибуття та фактичний час відправлення будь-якого іноземного судна, яке заходить в українські порти та на якірні стоянки, разом з ідентифікаційною інформацією про відповідний порт, протягом обґрунтованого часу до THETIS через систему SafeSeaNet, як визначено статтею 3(s) Директиви 2002/59/ЄС (яку змінено Директивою 2009/17/EC[[8]](#footnote-8) і Директивою 2014/90/EU[[9]](#footnote-9)). Потрібно розробити необхідну комп’ютерну інфраструктуру для обробки національної інформації про заходи суден.

Необхідно гарантувати, що інформація стосовно перевірок, які виконуються у відповідності до Директиви 2009/16, передається в THETIS відразу ж після завершення звіту про перевірку або зняття затримання. Протягом 72 годин потрібно забезпечити підтвердження інформації, яка передана до THETIS, з метою публікації. Також, необхідно прийняти до уваги той факт, що доступ до THETIS залежить від членства у Паризькому меморандумі.

Слід організувати та провести навчання та семінари для ІКДП та ввести підвищені кваліфікаційні вимоги. Передбачається, що необхідна підтримка буде надана проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка впровадження Угоди про асоціацію та національної стратегії у транспортному секторі в Україні», впровадження якого має початися у 2016 році.

# *5 Регулювання та контроль*

Директива 2009/16 вимагає встановлення спільних критеріїв для контролю суден державою порту та гармонізації процедур перевірки та затримання, побудованих на досвіді та знаннях у рамках Паризького меморандуму. Ці критерії та процедури регулюють відмову у заходів суден, звітування та роботу зі скаргами.

Розв’язання найважливіших функціональних проблем, які пов’язані з контролем виконання відповідних положень Директиви 2009/16, стосується створення рівних умов діяльності, розробки скоординованих та узгоджених процедур (необхідно забезпечити виконання зобов’язань з перевірки) та уникнення регіональних правил, які є суворішими за Паризький меморандум. Важливу роль у процесі гармонізації завдяки своїм навчальним програмам відіграє EMSA[[10]](#footnote-10).

 На цей момент Україна є стороною Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю держави порту у Чорноморському регіоні (BS MOU), і діюче національне законодавство пов’язане з вимогами керівних принципів, правил та процедур перевірки суден Чорноморського меморандуму. У разі будь-яких розбіжностей між вимогами Директиви 2009/16 і Чорноморського меморандуму, пріоритет повинен бути віддано праву ЄС, як тільки його положення будуть включені в законодавство України .

Потрібні певні зміни у національному законодавстві щодо правил та процедур КДП. Необхідно узгодити Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України 17.07.2003  № 545, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 р. за № 353/8952 (далі – наказ № 545) щодо критеріїв відбору суден для перевірки, зобов’язання перевіряти (справедлива частка), кількості та типу перевірок, відмови у заході, положень та процедур безпеки, затримання, скарг, вартості перевірки тощо. Відповідні національні положення повинні також імплементувати вимоги статті 14 Директиви 2009/16 щодо суден, до яких повинна бути застосована розширена перевірка: часові межі повинні застосовуватися до повідомлення інформації за 72 години до прибуття судна.

Також, необхідно запровадити національні положення про відшкодування витрат, пов’язаних з ретельною перевіркою судна, зважаючи на той факт, що всі витрати, пов’язані з перевірками, які виконуються за положеннями Директиви 2009/16 (стаття 28(а)) компетентним органом, оплачуються власником або експлуатантом судна.

З огляду на нові вимоги, які зазначено у Додатку IV Директиви 2009/16 (з моменту внесення змін у 2013 та 2015 рр.), необхідно змінити перелік сертифікатів і документів, які передбачені Додатком І до наказу № 545 (у разі необхідності), у відповідності до тих, які перераховано у Додатку IV та на які посилається стаття 13(1) Директиви 2009/16.

Додатково є зобов’язання щодо декількох суміжних Директив та Регламентів ЄС:

* Стосовно *перевірок з охорони* – компетентний орган повинен застосовувати відповідні процедури щодо всіх суден, які зазначено у статтях Articles 3(1), (2) та (3) Регламенту (ЄК) №. 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року, які заходять до порту або на якірну стоянку у Державі, якщо це судно не зареєстровано у Державі;
* Стосовно *ролкерів або високошвидкісних пасажирських суден*, не обмежуючи рішення про заборону їх експлуатації, прийнятого у відповідності до статті 10 Директиви Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов’язкових оглядів для забезпечення безпечного виконання регулярних перевезень ролкерами та високошвидкісними пасажирськими суднами, національні положення щодо виправлення недоліків, затримання, відмови у заході, наступних перевірок, затримання та відмови у доступі, у разі необхідності, які будуть застосовуватися, повинні бути погоджені з відповідними положеннями Директиви 2009/16. Потрібно відзначити, що Директива 1999/35/ЄС передбачає систему обов’язкових оглядів ролкерів та високошвидкісних пасажирських суден, які повинні виконуватися приймаючими державами. Тому ролкери, які підпадають під дію Директиви 1999/35/ЄС, вже підлягають перевіркам кожні півроку, які повинні враховуватися у виконання квоти перевірок, виділених за Новим інспекційним режимом, згідно з пунктом 22 декларативної частини Директиви 2009/16.
* Зобов’язання про повідомлення суднами визначені також так званою моніторинговою Директивою (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. Потрібно зазначити, що зобов’язання про звітування стосовно КДП застосовуються із збереженням необхідності виконання інших обов’язкових звітних зобов’язань, які визначено Директивою 2002/59/ЄC[[11]](#footnote-11).

Стягнення штрафів вимагається за порушення національних положень після вступу в дію нового інспекційного режиму з контролю держави порту, як передбачено Директивою 2009/16. Необхідно також включити окреме положення про штраф, який стягується з судна через ненаправлення обов’язкових повідомлень.

У наступні роки очікується, що режим контролю держави порту в ЄС буде адаптовано до майбутніх вимог, які можуть виникнути у зв’язку з міжнародними конвенціями, оскільки вони вступають в силу та стають важливими інструментами стосовно Директиви 2009/16. Із вступом в дію Конвенції IMO про управління баластними водами (BWM 2004), очікується, що контроль її виконання буде здійснюватися у контексті Директиви 2009/16 та THETIS.

# *6 Пріоритети та часові межі*

Пріоритети при імплементації Директиви 2009/16 мають бути наступними:

* Офіційний переклад консолідованої версії Директиви 2009/16/ЄС українською мовою – 2016;
* Прийняття проекту указу Президента про ратифікацію Конвенції MLC 2006р.– 2015-2016;
* Прийняття проекту Закону України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про контроль за шкідливими протиобрастаючими системами на суднах» - 2016;
* Приєднання до Протоколу 1988 щодо Конвенції про вантажну марку (1966) – 2016-2017;
* Ратифікація Конвенції IMO про контроль баластних вод та осадів та управління ними (BWM 2004) – 2016-2017;
* Розробка та прийняття законопроекту про внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України - 2016;
* Розробка змінених Правил контролю суден (наказ № 545) та затвердження відповідним наказом МІУ – 2016;
* Розробка наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження процедур розгляду скарг моряків на берегу» - 2016;
* Внесення змін до Кодексу адміністративних правопорушень та Кримінального кодексу України з метою накладання штрафів за порушення національних положень, відповідно до введення в дію Нового режиму перевірок за контролем держави порту, визначених Директивою 2009/16 - 2017;
* Розробка наказу МІУ про створення національного сегменту SafeSeaNet та розробка Положень про національну систему SafeSeaNet (2017), підготовки технічних умов та проведення тендеру – 2018-2019;
* Оцінка потреб у навчанні для інспекторів контролю держави порту, потім організація та проведення навчань та семінарів для інспекторів КДП – 2016-2018;
* Створення національної SafeSeaNet – 2019;
* Розгляд можливість подання заявки щодо членства у Паризькому меморандумі щодо контролю державою порту - 2019;
* Інформування Координаційної Ради УА - 2020.

# *7 Фінансово-економічні питання*

Впровадження Директиви 2009/16 вимагатиме від України роботи та значних фінансових ресурсів. КДП повинен бути підвищений до рівня, який набагато вищий за сучасний. Відбудеться суттєве зростання адміністративних витрат. Тому ефективний контроль виконання залежатиме від збільшених коштів.

Розробка та прийняття будь-яких змін до законів та регуляторної бази не вимагатиме додаткових витрат з Державного бюджету України.

Запровадження системи Співтовариства для навчання інспекторів (ІКДП), зокрема застосування додаткових програм дистанційного навчання, відбуватиметься у рамках інструменту TAIEX, що дозволить забезпечити можливості для додаткового навчання та навчальних поїздок до держав-членів.

Очікувана вартість розробки та впровадження національної системи інформації про заходи суден, створення національної SafeSeaNet та впровадження інтерфейсу THETIS-SafeSeaNet для звітування про результати перевірок контролю держави порту, а також оцінку зобов’язань за Директивою 2009/16, складає 1 млн. євро. Досвід держав-членів, який необхідно вивчити у контексті впровадження THETIS-SafeSeaNet, міг би бути забезпечений за рахунок наявних коштів або коштів Міністерства Інфраструктури, які виділяються Міністерством фінансів у рамках секторальної бюджетної підтримки ЄС на реалізацію інфраструктурних проектів.

 Необхідно також допомогти компетентним органам в забезпеченні достатньої кількості кваліфікованих інспекторів, яка вимагається для проведення перевірок. Тому потрібно передбачити зростання витрат, яке може відбутися через потребу виконання контролю держави порту у понаднормований робочий час та перевезення інспекторів. Перевірки, які повинні виконуватися на якірній стоянці, де відбувається взаємодія «судно / порт», вимагають додаткових організаційних заходів та ресурсів для перевірки (може бути необхідним набір потрібної кількості персоналу, зокрема кваліфікованих інспекторів, зважаючи на обсяг та характеристики морського руху у кожному порту). Отже, можливі додаткові витрати можуть бути наслідком залучення, у разі необхідності, додаткового персоналу ІКДП.

Щодо судновласників, додаткові витрати можуть виникнути через перевірки та сертифікації суден. Судновласники також, можливо, повинні будуть підтримати додаткові витрати, пов’язані з створення національної системи SafeSeaNet.

# *8 Узагальнення основних питань*

Директива 2009/16 визначає систему контролю держави порту на території ЄС. Імплементація Директиви 2009/16 передбачає гармонізацію національного законодавства з положеннями міжнародних конвенцій, дає можливість встановлення спільних критеріїв для контролю суден державою порту Україна та гармонізації процедур перевірки та затримання, побудованих на досвіді та знаннях у рамках Паризького меморандуму. Після гармонізації критеріїв і процедур можна забезпечити рівнозначні стандарти безпеки та уникнути порушення конкуренції.

Основні питання для України є наступними:

* Україна повинна здійснити всі необхідні заходи для виконання перевірки суден, зокрема забезпечивши компетентні органи кваліфікованими інспекторами. Інспектори повинні відповідати кваліфікаційним критеріям, які визначено Директивою 2009/16, щоб їх було затверджено компетентним органом.
* Необхідно запровадити зобов’язання щорічних перевірок суден у відповідності до двох категорій пріоритетності: Пріоритет І – судна, для яких перевірка є обов’язковою, та Пріоритет ІІ – судна, для яких перевірка не є обов’язковою. Вимоги Директиви 2009/16 щодо критеріїв відбору суден для перевірки, зобов’язання перевіряти (справедлива частка), кількості та типу перевірок, відмови у заході, положень та процедур безпеки, затримання, скарг, вартості перевірки тощо повинні бути включені у національне законодавство шляхом внесення відповідних змін до наказу № 545.
* Україна повинна доповнити свою національну систему інформування про заходи у порти інтерфейсом з THETIS – SafeSeaNet. Доступ до THETIS залежить від членства у Паризькому меморандумі, до якого Україна має подати заявку щодо членства в середньостроковій перспективі.
* Потрібно забезпечити конфіденційність інформації про моряків, які скаржаться про порушення MLC 2006 та інформують про це інспекторів. Їхня особа не повинна бути розкрита капітану або судновласнику. Для цього повинен бути розроблений та прийнятий відповідний наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження процедур розгляду скарг моряків на берегу».
* У випадку порушення національних положень після вступу в силу Нового інспекційного режиму контролю держави порту, як визначено Директивою 2009/16, повинні накладатися штрафи, стягнення, а у деяких виняткових випадках - кримінальні покарання. Як наслідок відповідні положення повинні бути внесені до Кодексу адміністративних правопорушень та Кримінального Кодексу.
* Необхідні витрати для імплементації Директиви 2009/16 могли б фінансуватися з використанням певних коштів, які виділяються Міністерством фінансів України у рамках секторальної бюджетної підтримки ЄС на реалізацію інфраструктурних проектів.
1. THETIS визначає, які судна мають в першу чергу проходити інспекцію, і дає можливість записати результати інспекцій. Через систему THETIS ці звіти є доступними для всіх адміністрацій контролю державою порту у Співдружності та Паризького меморандуму.

 [↑](#footnote-ref-1)
2. EMSA працює над гармонізацією контролю Держави Порту у державах-членах, розробляючи та організуючі спільні навчанні та спільні інструменти контролю державою порту. [↑](#footnote-ref-2)
3. Якщо судна підлягають під дію розширеної перевірки, то оператор, агент або капітан повинен повідомити за 72 години до прибуття в порт (попереднє повідомлення за 3 дня до прибуття ). Неподання такої інформації є порушенням і може також викликати спрямування судна для перевірки. [↑](#footnote-ref-3)
4. Регламент ЄС про утилізацію суден вступив в дію 30 грудня 2013р. Регламент ЄС є подібним до Міжнародної Гонконгської Конвенції про безпечну та екологічно раціональну утилізацію суден 2009р. (Гонконгська конвенція), яка поки що не вступила в силу в міжнародному масштабі. Регламент ЄС по суті застосовує вимоги Гонконгської конвенції до суден під прапорами держав-членів, а також певні вимоги до суден не під прапорами ЄС, які заходять до портів ЄС.

Рішення Європейської Ради 2014/241/ЄС від 14 квітня 2014р. дозволяє держав-членам ратифікувати (OJ L 128/45, 30.0.2014). [↑](#footnote-ref-4)
5. Інвентаризаційний сертифікат означає визначений для конкретного судна сертифікат, який видається судам, які плавають під прапором держави-члена у відповідності до Статті 9 та доповнений переліком небезпечних матеріалів у відповідності до Статті 9 Регламенту 1257/2013. [↑](#footnote-ref-5)
6. Акт відповідності означає акт-підтвердження, яка видається об’єктом з утилізації суден про те, що утилізація судна завершена у відповідності до цього Регламенту. [↑](#footnote-ref-6)
7. Рішення Європейської Ради 2002/762/ЄС від 19 вересня 2002, яке дозволяє державам-членам, в інтересах Співтовариства, підписувати, ратифікувати або приєднуватися до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним пальним, 2001 [OJ L 256, 25.09.2002]. [↑](#footnote-ref-7)
8. Директива 2009/17/EC Європейського Парламенту і Ради від 23 квітня 2009, що вносить зміни до **Директиви 2002/59/EC щодо впровадження систем моніторингу за рухом суден.** [↑](#footnote-ref-8)
9. Директива **ЄК 2014/100/EU від 28 жовтня 2014, що вносить зміни до Директиви 2002/59/EC щодо впровадження систем моніторингу за рухом суден.** [↑](#footnote-ref-9)
10. З 2012р. ММО надає спонсорську допомогу ІКДП через інші угоди у рамках КДП з метою участі у програмах підготовки експертів з Паризького меморандуму. Секретаріат Паризького меморандуму організовує три різні навчальні програми для ІКДП: семінари (двічі на рік), навчання експертів (двічі на рік) та спеціалізоване навчання (раз на рік). [↑](#footnote-ref-10)
11. Директива 2009/16/ЄC знімає зобов’язання про інформування за добу про судна, які направляються до порту держави-члена (повідомлення за добу до прибуття) або, найпізніше, у момент виходу судна з попереднього порту, якщо час поїздки становить менше 24 годин або порт заходу є невідомим або він змінився під час подорожі, як тільки ця інформація є доступною. Це зобов’язання підпадає під директиву 2002/59/ЄC. [↑](#footnote-ref-11)