**ДОРОЖНЯ КАРТА**

**з підтримки імплементації Директиви 2009/45/ЄС[[1]](#footnote-1)**

**Європейського Парламенту та Ради стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден (зі змінами внесеними Директивою 2010/36/ЄС**

**ЗМІСТ**

[*1 Вступ та огляд* **2**](#_Toc435095209)

[*2. Стратегія розвитку та план імплементації* **5**](#_Toc435095210)

[*3. Установи та зацікавлені сторони* **7**](#_Toc435095211)

[*4. Технічні питання* **7**](#_Toc435095212)

[*5. Регулювання та контроль* **9**](#_Toc435095213)

[*6. Пріоритети та строки* **11**](#_Toc435095214)

[*7 Фінансово-економічні питання* **12**](#_Toc435095215)

[*8 Узагальнення основних питань* **13**](#_Toc435095216)

***1. Вступ та огляд***

Декілька широкомасштабних подій на морі за участю пасажирських суден змусили Європейську Комісію запропонувати правила, покликані покращити пасажирську безпеку при збереженні свободи надання послуг на внутрішньому ринку.

Найбільшим змістовним інструментом ЄС є Директива 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 **стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден** (Директива 2009/45/ЄС), яка визначає правову базу, формулюючи гармонізовані правила та стандарти безпеки для пасажирських суден, що зайняті у внутрішніх морських рейсах на підставі тих, які прийняті Міжнародною морською організацією (ІМО) для пасажирських та високошвидкісних суден, що зайняті у міжнародних рейсах[[2]](#footnote-2). Вона скасовує і заміняє Директиву 98/18/ЄС[[3]](#footnote-3).

*Мета*

Директива 2009/45/ЄС має на меті введення єдиного рівня безпеки життя і майна на нових та існуючих пасажирських суднах і швидкісних пасажирських плавзасобах, коли обидві категорій суден і плавзасобів використовуються на внутрішніх рейсах, і встановлення процедур для проведення переговорів на міжнародному рівні з метою гармонізації правил для пасажирських суден, що використовуються на міжнародних рейсах.

*Узагальнення*

Директива 2009/45/ЄС регулює безпеку пасажирських суден та плавзасобів, виготовлених зі сталі[[4]](#footnote-4), які здійснюють внутрішні морські рейси, охоплюючи такі аспекти, як конструкція судна, остійність, пожежна безпека, засоби рятування життя, зв’язок та навігація, а також процедури огляду та сертифікації. Це стосується нових пасажирських суден, існуючих пасажирських суден довжиною 24 метри і більше, швидкісних плавзасобів.

Рівень вимог безпеки, який застосовується до пасажирського судна внутрішнього морського плавання, значною мірою залежить від його Класу. Пасажирські судна поділяються на чотири різні класи (A, B, C та D), відповідно до морської/ их зони/ зон, де вони мають право експлуатуватися.

* Клас A – пасажирське судно, що використовується на внутрішніх рейсах, крім тих рейсів, що відносяться до Класів B, C та D;
* Клас B - пасажирське судно, що застосовується на внутрішніх рейсах, на яких воно не віддаляється більше, ніж на 20 миль від лінії берега, що відповідає середній висоті припливу, де особи, які зазнали аварію, можуть вийти на берег;

Клас C - пасажирське судно, яке використовується на внутрішніх рейсах у морських зонах, де ймовірність перебільшення значущої висоти хвилі 2,5 м менше, ніж 10% протягом одного року при постійній річній експлуатації, чи протягом конкретного обмеженого періоду року для експлуатації виключно під час такого періоду (наприклад, експлуатація у літній період), протягом якого судно не віддаляється від місця укриття більше, ніж на 15 миль, і не більше, ніж 5 миль від лінії берега, що відповідає середній висоті припливу, де можуть вийти на сушу особи, що потерпіли аварію.

Клас D – пасажирське судно, яке використовується на внутрішніх рейсах у морських зонах, де ймовірність перебільшення суттєвої висоти хвилі 1,5 м менше, ніж 10 % протягом одного року, при постійній річній експлуатації, чи протягом конкретного обмеженого періоду року для експлуатації виключно під час такого періоду (наприклад, експлуатація у літній період), протягом якого судно ні разу не віддаляється більш ніж на 6 миль від місця укриття, і не більше, ніж на 3 милі від лінії берега, що відповідає середній висоті припливу і де можуть вийти на сушу особи, що потерпіли аварію.

Відповідно до Директиви, кожна країна ЄС повинна визначити та встановити перелік морських зон, які знаходяться в її юрисдикції. Країни повинні вказувати морські зони, де експлуатація суден дозволена протягом всього або частини року. Цей перелік повинен бути у відкритому доступі на веб-сайті компетентного морського органу держави ЄС.

Директива визначає детальні вимоги безпеки, яким повинні відповідати нові та існуючі пасажирські судна Класів A, B, C та D. Ці вимоги включають конструкцію суден, механізми, електричне обладнання, протипожежний захист та рятувальне обладнання. Держави ЄС повинні давати дозволи на експлуатацію пасажирських суден або швидкісних плавзасобів, які підпадають під дію Директиви 2009/45/ЄС, на основі їх відповідності правилам та стандартам безпеки, які визначено цією Директивою.

За умови контролю на основі процедури Комітету, держави-члени можуть приймати додаткові вимоги щодо безпеки, якщо вони обґрунтовані місцевими обставинами, надавати дозвіл на використання еквівалентних стандартів або надавати дозвіл на звільнення від виконання вимог Директиви 2009/45/ЄС за певних експлуатаційних умов або приймати заходи безпеки у виняткових небезпечних обставинах.

Для суден, які зареєстровані у державі ЄС (держава прапора), така держава-член ЄС повинна забезпечити проведення декількох типів оглядів нових або існуючих пасажирських суден:

* Для нових суден – первинний огляд до введення судна в експлуатацію, а для існуючих суден – первинний огляд до введення судна в експлуатацію на внутрішніх рейсах держави перебування;
* Щорічний огляд
* Додаткові огляди у випадку необхідності.

Швидкісні плавзасоби повинні бути також предметом оглядів держави-члена ЄС, в якій вони зареєстровані, у відповідності або Кодексу HSC або Кодексу IS.

Після проведення початкового огляду державою прапора ЄС для нових або існуючих пасажирських суден видається сертифікат безпеки терміном дії 12 місяців. Поновлення цього сертифікату залежить від щорічних оглядів.

Держава прапора ЄС видає сертифікат безпеки швидкісного плавзасобу, що відповідає вимогам Кодексу HSC.

*Виключення*

До сфери дії Директиви 2009/45/ЄС не входять: пасажирські судна, призначені для військових цілей, відпочинкові яхти, які не перевозять більше 12 осіб і не призначені для комерційних цілей, пасажирські судна та плавзасоби без механічних рушійних засобів або примітивної побудови або збудовані з матеріалу, відмінного від сталі чи її еквіваленту, історичні судна або їхні індивідуальні копії та пасажирські судна, які використовуються виключно в акваторії порту. У сфери застосування Директиви не потрапляють також судна, збудовані до 1 липня 1998р., і судна довжиною менше 24м.

У Директиву 2009/45/ЄС у червні 2010 року було внесено зміни Директивою 2010/36/ЄС, яка запровадила нові та маючі переважну дію Додатки та поправки, у зв’язку зі змінами, зробленими за відповідними міжнародними інструментами IMO, головним чином Кодексом HSC.

*Супутні Директиви та Регламенти ЄС:*

Регламент (ЄК) № 2099/2002 Європейського Парламенту та Ради від 5 листопада 2002 року про створення Комітету з безпеки морів та попередження забруднення з суден (COSS), який зосередив завдання комітетів, створених за відповідним законодавством Спільноти з питань безпеки на морі, запобігання забрудненню з суден та захисту умов життя та праці на борту судна.

Директива 2014/90/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 липня 2014 року про морське обладнання, яка вступає в дію з 18 вересня 2016 року і скасовує Директиву Ради 96/98/ЄС від 20 грудня 1996 року про морське обладнання.

Рішення Комісії 2013/68/ЄС від 12 серпня 2013 року про основні вимоги щодо обладнання морського радіозв’язку, яке призначене для використання на суднах, які не регулюються СОЛАС, та участі у Глобальній морській системі запобігання лиху та забезпечення безпеки (GMDSS) (*зазначено як документ С (2013) 5185* (*OJ L296, 01.11.2013).*

Директива 2003/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про особливі вимоги до остійності пасажирських суден типу ролкер.

Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно загальних правил і стандартів для інспектування та організації огляду суден, а також інших спільних дій морськими адміністраціями.

Регламент (ЄК) 391/2009 Європейського парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про загальні правила і стандарти щодо організацій з корабельного інспектування і огляду.

Директива 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року щодо контролю державою порту.

# *2. Стратегія розвитку та план імплементації*

31 березня 2015 Уряд України прийняв розпорядження № 297-р «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті».

Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) строк імплементації Директиви 2009/45/ЄС – протягом 4 років з дати набрання чинності Угодою про асоціацію (тобто до 1 листопада 2018 року).

Стратегічні завдання є підвищення рівня безпеки судноплавства шляхом введення єдиного рівня безпеки життя і майна на нових та існуючих пасажирських суднах і швидкісних пасажирських плавзасобах, що використовуються на внутрішніх рейсах, гармонізація правил для пасажирських суден, що використовуються на міжнародних рейсах.

Єдиний рівень безпеки пасажирських суден може бути досягнутий шляхом покращення безпеки суден та більш ефективних пошуково-рятувальних операцій. З іншого боку, внутрішній ринок пасажирських суден може і надалі розвиватися, гарантуючи один і той самий рівень безпеки, незалежно від зони плавання, та створюючи умови для взаємного визнання сертифікатів та національних рішень.

Ці конкретні завдання можна сформулювати у вигляді наступних завдань:

* Поширити застосування міжнародних правил на неохоплені зони (внутрішні морські шляхи).
* Визначити морські зони та відповідні правила експлуатації.
* Прийняти стандарти для будівництва, обладнання, експлуатації та технічного обслуговування суден, залежно від типу судна та зони його експлуатації.
* Контролювати застосування додаткових вимог, а також еквівалентів та звільнень
* Покращити живучість пасажирських суден типу ролкер.
* Забезпечити сертифікацію, зобов’язання з огляду/перевірок держави перебування та прапору.
* Гарантувати взаємне визнання рішень та сертифікатів.
* Забезпечити зобов’язання компетентних органів стосовно перевірки виконання правил і застосування штрафів у разі необхідності.

По суті імплементація Директиви 2009/45/ЄС в Україні завершить приєднання та імплементацію Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден (HSC Code).

Для процедури сертифікації повинні бути призначені визнані організації.

План імплементації повинен включати наступне:

* Забезпечення офіційного перекладу українською мовою Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден (HSC Code) та Кодексу з остійності неушкодженого судна (IS Code).
* Розробка проекту законодавчого акта щодо приєднання України до Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден (HSC Code).
* Визначення та опублікування переліку морських зон, що перебувають під юрисдикцією України.
* Розробка та прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про встановлення правил та стандартів безпеки для пасажирських суден.
* Внесення змін до Кодексу про адміністративні правопорушення України та Кримінального кодексу України в частині встановлення санкцій за порушення вимог законодавства, адаптованого до вимог 2009/45/ЄС.
* Визначення порядку видання відповідних сертифікатів та Переліку обладнання на відповідність положенням Директиви 2009/45/ЄС (для пасажирських суден) або сертифікату безпеки швидкісного плавзасобу та дозволу на експлуатацію (для швидкісних плавзасобів). Визначити та прийняти форму таких сертифікатів та органи, які уповноважені їх видавати.
* Внесення змін до Технічного регламенту морського обладнання, затвердженого постановою Кабінетом Міністрів України від 5 вересня 2007 року № 1103.
* Розробка плану дій щодо реалізації вимог правил і стандартів безпеки для пасажирських суден та швидкісних пасажирських плавзасобів для осіб з обмеженими можливостями.
* Проведення навчань та семінарів за участю експертів ЄС для обміну досвідом та розробка процедур для імплементації Директиви 2009/45/ЄС.

# *3. Установи та зацікавлені сторони*

Відповідальними за організацію роботи з імплементації Директиви 2009/45/ЄС є:

Мінінфраструктури (приєднання України до Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден та до Міжнародного кодексу з остійності неушкодженого судна) співвиконавці: Мін’юст, МЗС, Державна служба України з безпеки на транспорті, Мінсоцполітики, Регістр судноплавства України (за згодою).

Мінінфраструктури, Державна служба України з безпеки на транспорті, Регістр судноплавства України (за згодою) (встановлення правил та стандартів безпеки для пасажирських суден).

Мінінфраструктури, Мін’юст (розробка та внесення змін до законодавства в частині встановлення санкцій за порушення вимог законодавства, адаптованого до вимог Директиви 2009/45/ЄС).

При впровадженні положень Директиви 2009/45/ЄС необхідно провести консультації з галузевими і морськими асоціаціями. Організувати зустрічі з зацікавленими сторонами, а саме регуляторами, класифікаційними товариствами, суднобудівниками та їх субпідрядниками, власниками суден, моряками та споживачами (пасажирами), які зазнають впливу Директиви 2009/45/ЄС.

Необхідно налагодити ефективну взаємодії з організаціями, що представляють осіб з обмеженою рухливістю з метою виконання вимог безпеки до пасажирських суден та високошвидкісних плавзасобів щодо осіб з обмеженими можливостями для пересування, які визначено керівними принципами у Додатку ІІІ Директиви 2009/45/ЄС.

# *4. Технічні питання*

З метою виконання правил і стандартів безпеки, застосування яких передбачено Директивою 2009/45/ЄС, пасажирське або високошвидкісне судно повинні експлуатуватися з пасажирським сертифікатом та переліком обладнання на відповідність положенням Директиви 2009/45/ЄС (для звичайних пасажирських суден) або сертифікатом безпеки високошвидкісного судна та дозволом на експлуатацію (для високошвидкісних суден). З огляду на суттєві відмінності у конструкції, побудові та використанні високошвидкісних пасажирських плавзасобів у порівнянні з традиційними пасажирськими суднами, до таких суден висувається вимога дотримання особливих правил.

Адміністрація держави прапора повинна видавати відповідні сертифікати, у форматі, визначеному Додатком ІІ Директиви 2009/45/ЄС. Отже, такі бланки сертифікатів, як того вимагає стаття 13 Директиви 2009/45/ЄС, повинні бути визначені у наказі Міністерства інфраструктури «Про встановлення правил та стандартів безпеки для пасажирських суден», який необхідно розробити і прийняти.

Як передбачається Директивою 2009/45/ЄС, суднове морське обладнання, яке встановлено на борту пасажирського судна, не підлягає додатковим випробуванням, коли таке обладнання вже є об’єктом дії стандартів і процедур Директиви 96/98/ЄС щодо морського обладнання.

Директива 2009/45/ЄС зазначає також, що повинні застосовуватися положення про суднове навігаційне обладнання Правил 17, 18, 19, 20 та 21 Глави V Міжнародної конвенції з безпеки життя на морі 1974 року, в її уточненій редакції. Більше того, суднове навігаційне обладнання, яке вказано у Додатку А (І) Директиви 96/98/ЄС та відповідає її положенням, розглядається як таке, що відповідає вимогам схвалення типу згідно з правилом 18.1 глави V Міжнародної конвенції з безпеки життя на морі 1974 року.

В Україні прийнято Технічний регламент морського обладнання[[5]](#footnote-5) у відповідності до вимог Директиви 96/98/ЄС. Згідно з положеннями українського законодавства, будь-яке морське обладнання повинно пройти випробування на відповідність Технічному регламенту морського обладнання. В результаті таких процедур випробувань морське обладнання може отримати окремий висновок на його відповідність вимогам Технічного регламенту морського обладнання.

Варто відзначити, що Директиву 96/98/ЄС було скасовано у 2014 році Директивою 2014/90/ЄС про морське обладнання, яка вступає в дію 18 вересня 2016 року Отже, посилання на скасовану Директиву 96/98/ЄС повинні тлумачитися як посилання на Директиву 2014/90/ЄС. Директива 2014/90/ЄС висуває додаткові умови до національних органів, відповідальних за сертифікацію обладнання на суднах, які плавають під їх прапорами (за міжнародними конвенціями) при видачі, погодженні або поновленні сертифікатів. Тому, вимоги Директиви 2014/90/ЄС повинні враховуватися при перегляді та внесенні змін у національний Технічний регламент морського обладнання.

Регістр судноплавства України[[6]](#footnote-6) визначено органом, який сертифікує суднове радіо та навігаційне обладнання відповідно до «Інструкції про схвалення типів суднового радіо і навігаційного обладнання», затвердженої наказом Міністерства транспорту України №531 від 14 липня 2003 року, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 липня 2003 року за № 653/7974. Відповідно до зазначеної Інструкції, з 1 лютого 2004 року на судна, які плавають під прапором України, має бути встановлене суднове обладнання, що має Свідоцтво про схвалення типу суднового обладнання.

Процедури схвалення типів суднового обладнання, типу рятувальних засобів, пожежного захисту тощо, повинні виконуватися органом, який уповноважено проводити оцінку відповідності для цього обладнання. Тому, необхідно визначити орган відповідальний за оцінку відповідності цього морського обладнання.

Постановою Кабінету Міністрів України від 1 червня 2011 року № 573 «Про затвердження переліку органів державного ринкового нагляду та сфер їх відповідальності» Укрморрічінспекція визначена органом, який здійснює державний ринковий нагляд за морським обладнанням. Зважаючи, що Укрморрічінспекція знаходиться у процесі ліквідації, необхідно в подальшому внести зміни до цієї постанови Кабінету Міністрів України стосовно призначення відповідного органу за наглядом за морським обладнанням.

Є потреба у забезпеченні технічної допомоги ЄС щодо визначення переліку морських зон України, співпраці, яка повинна бути встановлена з організаціями, які представляють осіб з обмеженими можливостями для пересування, та розробки плану дій щодо реалізації вимог правил і стандартів безпеки для пасажирських суден та швидкісних пасажирських плавзасобів для осіб з обмеженими можливостями та графіку поступового застосування правил та стандартів безпеки для існуючих суден.

Досвід ЄС, який треба вивчити, буде забезпечений через організацію семінарів і тренінгів на підтримку розробки процедур для відповідної імплементації Директиви 2009/45/ЄС.

# *5. Регулювання та контроль*

При розробці проекту наказу Міністерства інфраструктури України про запровадження правил і стандартів безпеки пасажирських суден треба звернути увагу на наступні питання:

* Пасажирські судна повинні бути розділені на чотири різні класи відповідно до морської/их зони/зон, де вони мають право експлуатуватися (Стаття 4(2) Директиви 2009/45/ЄС)[[7]](#footnote-7). Проте для застосування умов про радіозв’язок визначення морських зон будуть такими, як зазначено у Правилі 2 Глави IV Міжнародної конвенції з безпеки життя на морі 1974 року.

Треба відзначити, що ці чотири класи не поширюються на високошвидкісні судна, які повинні класифікуватися у відповідності до положень Кодексу HSC. До швидкісних пасажирських плавзасобів повинні застосовуватися категорії, визначені у Розділі 1 (1.4.10) та (1.4.11) Кодексу HSC 1994 року або Розділи 1 (1.4.12) та (1.4.13) Кодексу HSC.

* Для впровадження цієї вимоги треба оцінити та вивчити морські зони України; необхідно провести детальне вивчення хвиль або оцінку можливостей судна прямувати до місця укриття. Лише коли це буде зроблено, необхідно опублікувати описи внутрішніх морських зон, що перебувають під юрисдикцією України і зробити їх доступними у відповідності до Статті 4(2) Директиви 2009/45/ЄС.
* Пасажирське судно або високошвидкісне судно, яке використовується для внутрішніх рейсів, може перевірятися державою перебування[[8]](#footnote-8) та, у відповідності до Директиви 2009/16/ЄС від 17 червня 2009 року про контроль Державою порту, може перевірятися його відповідна документація.
* Технічними правилами і стандартами безпеки, які застосовуються до внутрішніх пасажирських суден і швидкісних плавзасобів, повинні бути ті, які зазначено або є посилання у Директиві, відповідно до їх класу, довжини та/або валового тоннажу, дати будівництва, пасажиромісткості і того, чи є вони поромами типу ролкер.

До певних категорій пасажирських суден типу ролкер, які виконують внутрішні морські рейси за тих самих морських умов, що й передбачені Директивою 2003/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про особливі вимоги до остійності пасажирських суден типу ролкер, які виконують міжнародні рейси, повинні також застосовуватися посилені заходи.

Неможливість застосування таких вимог остійності повинна бути підставою для виведення пасажирських суден типу ролкер з експлуатації через певну кількість років з огляду на конструкційні модифікації, які існуючі пасажирські судна типу ролкер, можливо, повинні пройти для виконання особливих вимог остійності. Отже, треба передбачити національне положення про поступовий графік для існуючих суден.

* Перевірка, огляд та сертифікація суден може бути доручена визнаним організаціям, які визнано у відповідності до Регламенту (ЄК) 391/2009. У такому випадку треба гарантувати, що судна, які плавають під українським прапором, побудовані та експлуатуються у відповідності до вимог безпеки до корпусу, механізмів, електричного обладнання та пристроїв управління, як цього вимагає визнана організація. Відповідно до умов Директиви 2009/15/ЄС про спільні правила та стандарти для організацій з огляду та перевірки суден та відповідних заходів морських організацій[[9]](#footnote-9), повинен бути визначений перелік належним чином визнаних організацій.
* Умова про еквівалентність, відповідно до якої певні «існуючі» класи українських суден (які побудовано до липня 1988 року) можуть і далі експлуатуватися відповідно до національних нормативних актів, які застосовуються до цих класів, підлягають дії певних умов та обмежень, які треба запровадити відповідно до Статті 9 (2) Директиви 2009/45/ЄС. Еквівалентність стосується умови, коли судна певного класу або типу мають дозвіл плавати за одним чи більше стандартів безпеки України, які є альтернативними до тих, що визначено Додатком І Директиви 2009/45/ЄС, за умови, що такі альтернативи забезпечують еквівалентний рівень безпеки.

Можуть бути також прийняті певні заходи для виключення суден зі сфери дії певних конкретних вимог, відповідно до статті 9 (3) Директиви 2009/45/ЄС, для морських внутрішніх рейсів.

Як наслідок, такі заходи можуть також застосовуватися доти, доки судно або плавзасіб експлуатуються за зазначених умов. Звільнення, надані суднам або плавзасобам, повинні зазначатися у сертифікату судна або плавзасобу.

* З метою контролю ефективної імплементації та виконання Директиви 2009/45/ЄС нові та існуючі пасажирські судна та швидкісні плавзасоби повинні пройти відповідний огляд[[10]](#footnote-10). Необхідно дотримуватися та виконувати Керівні принципи огляду для сертифікату безпеки пасажирського судна, визначені у Постанові IMO A 1053 (27) «Настанови для здійснення оглядів відповідно до гармонізованої системи оглядів і сертифікації (HSSC), 2011».
* Важливо застосувати відповідні заходи для забезпечення безпечного доступу осіб з обмеженими можливостями до пасажирських суден та швидкісних плавзасобів, які використовуються як громадський транспорт. Для цього треба включити в національне законодавство положення, визначені у Додатку ІІІ Директиви 2009/45/ЄС щодо вимог техніки безпеки для пасажирських суден та швидкісних пасажирських плавзасобів для осіб з обмеженими можливостями.

# *6. Пріоритети та строки*

Імплементації положень Директиви 2009/45/ЄС у терміни, визначені Угодою про асоціацію, передбачає чотирирічний період з дати набрання чинності Угодою про асоціацію.

План імплементації Директиви 2009/45/ЄС, прийнятий Урядом 31 березня 2015 року, передбачає завершення імплементації Директиви 2009/45/ЄС у липні 2017 року.

При імплементації Директиви 2009/45/ЄС будуть наступні пріоритети та строки:

* Забезпечення офіційного перекладу українською мовою Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден (HSC Code) та Кодексу з остійності неушкодженого судна (IS Code). – 2016 рік.
* Проведення навчань та семінарів за участю експертів ЄС для обміну досвідом та розробка процедур для імплементації Директиви 2009/45/ЄС – 2016 рік.
* Розробка та презентація плану дій щодо реалізації вимог правил і стандартів безпеки для пасажирських суден та швидкісних пасажирських плавзасобів для осіб з обмеженими можливостями – 2016 рік.
* Приєднання України до Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден (HSC Code)– 2016 рік.
* Визначення та опублікування переліку морських зон, що перебувають під юрисдикцією України - 2016 - 2017 роки.
* Розробка та прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про встановлення правил і стандартів безпеки для морських пасажирських суден внутрішнього плавання морськими шляхами – 2017 рік.
* Визначення порядку видання відповідних сертифікатів та Переліку обладнання на відповідність положенням Директиви 2009/45/ЄС (для пасажирських суден) або сертифікату безпеки швидкісного плавзасобу та дозволу на експлуатацію (для швидкісних плавзасобів). Визначити та прийняти форму таких сертифікатів та органів, які уповноважені їх видавати - 2017 рік.
* Внесення змін до Технічного регламенту з морського обладнання, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 5 вересня 2007 року № 1103, – 2017 рік.
* Внесення змін до Кодексу про адміністративні правопорушень України та Кримінального кодексу України щодо запровадження штрафів за порушення національних положень відповідно до вимог, визначених Директивою 2009/45/ЄС – 2017-2018 роки.
* Інформування Координаційної Ради Угоди про асоціації – 2018 рік.

# *7. Фінансово-економічні питання*

Імплементація Директиви 2009/45/ЄС вимагатиме наступних робочих та фінансових ресурсів від України:

* Розробка та прийняття будь-яких змін до правової і нормативної бази не потребуватиме додаткових витрат з Державного бюджету України.
* Офіційний переклад українською мовою Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден (HSC Code) та Кодексу з остійності неушкодженого судна (IS Code) можливо виконати через проект технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та національної стратегії у транспортному секторі в Україні».
* Проведення тренінгів і семінарів можливо за підтримки проекту технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та національної стратегії у транспортному секторі в Україні».
* Ймовірні фінансові та технічні наслідки, які виникатимуть через модернізацію існуючих суден до стандартів, передбачених Директивою 2009/45/ЄС. Комерційні суб’єкти матимуть можливі додаткові витрати через необхідність процедури оцінки відповідності для морського обладнання. Ці витрати в кінцевому результаті можуть будуть компенсовані за рахунок споживачів (підвищення вартості квитків).

# *8. Узагальнення основних питань*

Для забезпечення високого рівня безпеки та зняття бар’єрів для торгівлі необхідно запровадити гармонізовані стандарти безпеки на відповідному рівні для пасажирських суден та швидкісних плавзасобів, які виконують внутрішні рейси.

Основні питання для відповідної імплементації цієї Директиви 2009/45/ЄС в Україні:

* Директива 2009/45/ЄС розрізнює чотири різні типи пасажирських суден залежно від їх районів плавання, які визначаються висотами хвиль, відстанню до місця укриття та відстанню до берега. Україна повинна визначити та впровадити перелік морських зон, які знаходяться в її юрисдикції, а також вказати морські зони, де експлуатація суден дозволена протягом всього або частини року. Цей перелік повинен бути у відкритому доступі на веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Україна повинна надавати дозволи на експлуатацію пасажирських суден або швидкісних плавзасобів, які підпадають під дію Директиви 2009/45/ЄС, на основі їх відповідності правилам та стандартам безпеки, які визначено цією Директивою. Повинні бути визначені детальні технічні вимоги до конструкції суден, механізмів, електричного обладнання, протипожежного захисту та рятувального обладнання. Повинен бути розроблений і прийнятий відповідний наказ Міністерства інфраструктури України, який встановлює правила і стандарти безпеки пасажирських суден.

* З метою контролю ефективної імплементації та виконання Директиви 2009/45/ЄС нові та існуючі пасажирські судна та швидкісні плавзасоби повинні пройти відповідний огляд. Відповідність Директиві 2009/45/ЄС повинна бути підтверджена Адміністрацією держави прапора або визнаними органами від її імені (за умови, що визнані органи уповноважені на видачу пасажирського сертифікату та Переліку обладнання на відповідність положенням Директиви (для пасажирських суден) або сертифікату безпеки швидкісного плавзасобу та дозволу на експлуатацію (для швидкісних плавзасобів), у формі, яка передбачена Додатком ІІ Директиви 2009/45/ЄС).

На додаток, треба внести зміни до технічного регламенту морського обладнання та призначити орган, відповідальний за оцінку відповідності морського обладнання.

Як держава перебування Україна повинна визнавати сертифікати безпеки, видані іншими державами ЄС.

* Нарешті, треба застосувати спеціальні заходи для забезпечення безпечного доступу осіб з обмеженими можливостями пересування до всіх класів пасажирських суден та швидкісних плавзасобів, які використовуються як громадський транспорт. Для цього треба включити в національне законодавство настанови, визначені у Додатку ІІІ Директиви2009/45/ЄС, та розробити план дій щодо реалізації вимог правил і стандартів безпеки для пасажирських суден та швидкісних пасажирських плавзасобів для осіб з обмеженою рухливістю.
* Зі сторони ЄС необхідна технічна допомога, яка може бути забезпечена проектом технічної допомоги «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та національної стратегії у транспортному секторі в Україні», який повинен початися у 2016 році, та іншими джерелами (EMSA).

1. Переклад <http://old.minjust.gov.ua/45893> [↑](#footnote-ref-1)
2. Міжнародна конвенція з безпеки життя на морі 1974 (Конвенція СОЛАС 1974/ 1974 SOLAS Convention), Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966р., Міжнародний кодекс з безпеки високошвидкісних суден 1994 (Кодекс HSC 1994), Міжнародний кодекс з безпеки високошвидкісних суден 2000р. (Кодекс HSC 2000), Кодекс остійності непошкодженого судна 2008р. (Kодекс IS). [↑](#footnote-ref-2)
3. **Директива Ради 98/18/ЄС від 17 березня 1998 про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден** (OJL 144 , 15/05/1998). [↑](#footnote-ref-3)
4. Ні міжнародне, ні європейське законодавство не застосовується до не сталевих суден, які використовуються для внутрішніх перевезень, тобто введення правил покладено на національні адміністрації. [↑](#footnote-ref-4)
5. Затверджено постановою КМУ № 1103 від 5 вересня 2007 «Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання» [↑](#footnote-ref-5)
6. Регістр судноплавства України уповноважений на постійній основі Морською адміністрацією на проведення конвенційних оглядів та видачу міжнародних сертифікатів за вимогами міжнародних конвенцій, кодексів щодо суден, які плавають під прапором України. [↑](#footnote-ref-6)
7. Чотири морські зони A, B, C та D базуються на основному критерії про віддаленість від берега (причому клас D є найближчим), а також на додаткових критеріях, як відстань до місця укриття та висота хвилі (що може залежати від сезону). [↑](#footnote-ref-7)
8. «Держава перебування» означає державу-члена, в порт (порти) якої чи з чиїх портів судно чи швидкісний плавзасіб, під прапором, відмінним від прапору цієї держави-члена, здійснює внутрішні рейси [↑](#footnote-ref-8)
9. Треба відзначити, що кодекс визнаних організацій (RO Code), прийнятий Постановою MSC.349(92) від 21 червня 2013, вступив в дію 1 січня 2015р. і повинен стати обов’язковим на основі введення в дію відповідних змін до Правила XI-1/1 Конвенції СОЛАС 1974, яка прийнята Постановою MSC.350(92), та Протоколу про вантажні марки 1988, який прийнято Постановою MSC.356(92). Тому відповідні посилання у Правилі СОЛАС XI-1/1 на постанови A.739(18) та A.789(19) повинні бути замінені посиланням на Кодекс ВО. [↑](#footnote-ref-9)
10. Швидкісні плавзасоби є також предметом оглядів держави ЄС, де вони зареєстровані на відповідність або Кодексу безпеки високошвидкісних суден, або Кодексу безпеки для плавзасобів з динамічними принципами підтримки. [↑](#footnote-ref-10)