**ДОРОЖНЯ КАРТА ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ РЕГЛАМЕНТУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) № 336/2006 від 15 лютого 2006 р.**

**Зміст**

[***1.* *Вступ і загальний розгляд* 2**](#_Toc429842087)

[***2.* *Розробка плану стратегії та імплементації* 4**](#_Toc429842088)

[***3.* *Установи та відповідні сторони* 5**](#_Toc429842089)

[***4.* *Технічні питання* 5**](#_Toc429842090)

[***5.* *Регулювання та контроль виконання* 6**](#_Toc429842091)

[***6.* *Пріоритети і час*** 7](#_Toc429842092)

[***7.* *Фінансово-економічні питання* 8**](#_Toc429842093)

[***8.* *Узагальнення основних питань* 9**](#_Toc429842094)

# *Вступ і загальний розгляд*

04 листопада 1993 року Резолюцією Асамблеї ІМО А. 741 (18) було прийнято Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення (Кодекс МКУБ)[[1]](#footnote-1)

Згідно зі ст.1 Кодексу МКУБ його завданням є створення системи управління в судноплавних компаніях для забезпечення безпечної експлуатації суден та попередження забруднення.

У відповідності до Конвенції СОЛАС-74, Кодекс МКУБ став обов’язковим з 1 липня 1998 року для компаній, які експлуатують:

1. пасажирські судна,
2. нафтові танкери,
3. хімічні танкери,
4. судна-газовози,
5. балкери,
6. вантажні швидкісні плавзасоби валовим тоннажем 500т і більше.

Щодо інших вантажних суден (понад 500 тон брутто та для міжнародних перевезень), датою введення в дію було встановлено 1 липня 2002 р.

Кодекс МКУБ імплементовано в ЄС Регламентом (ЕС) № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 р. щодо впровадження Міжнародного кодексу з управління безпекою у рамках Співтовариства (надалі за тестом - “Регламент 336/2006”).

*Мета*

Метою цього Регламенту є підвищення рівня управління безпекою і безпечною експлуатацією суден, а також захист навколишнього природного середовища від забруднень суднами.

*Основні положення Регламенту 336/2006*

Регламент набрав чинності 24 березня 2006 року і скасовує попередній Регламент (ЕС) 3051/95, який застосовувався до компаній, які експлуатували судна брутто тоннажем понад 500 т на міжнародних рейсах.

З березня 2008 року діє стосовно суден на внутрішніх морських шляхах та інших суден, які не підпадають під дію Кодексу МКУБ. Новий режим загальноєвропейського впровадження Кодексу МКУБ поширює зобов’язання на ширшу категорію суден.

Регламент 336/2006 застосовується до наступних типів суден і компаній, що експлуатують ці судна:

* вантажні судна і пасажирські судна, які ходять під прапором держави-члена і які задіяні для міжнародних рейсів;
* вантажні судна і пасажирські судна, які задіяні виключно для внутрішніх рейсів, незалежно від прапора;
* вантажні судна і пасажирські судна, що входять у порти держав-членів або що виходять з них, при регулярних перевезеннях, незалежно від прапора;
* мобільні морські бурові установки, що експлуатуються під контролем органів влади держави-члена.

Дотримання положень Регламенту 336/2006 вимагає від власників внутрішніх комерційних суден (на які поширюється дія Регламенту) впровадження системи управління безпекою на внутрішніх морських перевезеннях на основі Кодексу МКУБ».

Впровадження системи управління безпекою на внутрішніх перевезеннях вимагає від власників створення затвердженої СУБ для їхніх Компаній.

В процесі сертифікації та перевірок треба дотримуватися положень Частини Б Кодексу МКУБ та Розділу ІІ Додатку до Регламенту 336/2006. Перевірки можуть проводитися на запит компанії, який направлено Адміністрації або визнаній організації, що діє від імені Адміністрації.

Якщо держава-член вважає, що на практиці для компаній складно виконувати певні вимоги Кодексу МКУБ для деяких суден або категорій суден, задіяних виключно на внутрішніх рейсах у цій державі-члені, вона може частково відмінити ці положення, ввівши еквівалентні національні заходи. Також можливим є встановлення альтернативних процедур сертифікації та перевірки. В такому разі держави-члени ЄС повинні повідомити про це Комісію.

*Виключення*

Регламент 336/2006 не застосовується до військових кораблів та кораблів для перевезення військ або інших суден, що належать державі або експлуатуються нею, і що використовуються тільки для урядової некомерційної служби; суден, що переміщувані немеханічними засобами, дерев'яних суден примітивної конструкції, яхт і катерів для прогулянок, якщо вони не мають екіпажу і не перевозять більше ніж 12 пасажирів з комерційною метою; до рибальських суден, вантажних суден і мобільних морських бурових установок з валовим реєстровим тоннажем менше 500, пасажирських суден, відмінних від пасажирських ro-ro поромів, у морських зонах Класу С і D, як визначено в статті 4 Директиви 2009/45/ЕС, та не застосовується до компаній, що їх експлуатують.

Зміни до Регламенту 336/2006 внесені:

Регламентом Комісії (EC) № 540/2008 від 16 червня 2008 р. про внесення змін у Додаток II до Регламенту (ЕС) № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 р. щодо впровадження Міжнародного кодексу з управління безпекою у рамках Співтовариства (МКУБ) у рамках Співтовариства щодо формату форм.

Регламентом (EC) № 1137/2008 Європейського парламенту та Ради від 22 жовтня 2008 року, що затверджує ряд інструментів, що підлягають процедурі , викладеної в статті 251 Договору про ЄС , Рішенням Ради 1999/468 /EC , у зв'язку з нормативною процедурою з контролем.

З Регламентом пов’язані інші Директиви та Регламенти ЄС :

Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради 2099/2002 від 5.11.2002, що створює Комітет з безпеки морів та попередження забруднення з суден (COSS), та що вносить зміни до Регламентів у сфері морської безпеки і запобігання забруднень з суден. [OJ L 324, 29.11.2002].

Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/45/ЄС від 6 травня 2009 року щодо правил та стандартів безпеки для пасажирських суден (OJ L 163, 25.6.2009).

Директива 2009/16/EC Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року щодо контролю державою порту (OJ L 131/57, 28.05.2009).

Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/15/ЕС від 23 квітня 2009 р. про загальні правила та стандарти для організацій, які здійснюють корабельні інспекції та огляди, а також щодо відповідної діяльності морських адміністрацій (OJ L 131/47, 28.5.2009).

**Р**егламент (ЕС) № 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. про спільні правила та стандарти для організацій суднових інспекцій та оглядів (ОJ L 131, 28.5.2009).

# *Розробка плану стратегії та імплементації*

План заходів з імплементації Регламенту затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015р. №297 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті**»**.

Метою імплементації Регламенту 336/2006 є:

Підвищення рівня управління безпекою і безпечною експлуатацією суден, а також захист навколишнього природного середовища від забруднень суднами відповідно, завдяки забезпеченню того, що компанії, які експлуатують ці судна, відповідають Кодексу МКУБ, за допомогою:

* розробки, впровадження і правильного використання компаніями систем управління безпеки на суднах і на березі;
* контролю, який здійснюється державою прапора і порту.

З метою належної імплементації Регламенту 336/2006, необхідно відобразити всі необхідні елементи Регламенту 336/2006 у національному законодавстві України, здійснити ряд кроків задля виключення суперечностей та ефективного застосування передбачених Регламентом 336/2006 та Кодексом МКУБ положень.

План імплементації Регламенту має бути наступним:

1. Забезпечення офіційного перекладу консолідованої версії Регламенту 336/2006 та Регламенту (EC) № 540/2008 українською мовою.
2. Забезпечення офіційного перекладу українською мовою Кодексу МКУБ.
3. Забезпечення офіційного перекладу українською мовою Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден (HSC Code).
4. Внесення змін: до статті 57 Кодексу торговельного мореплавства України в частині доповнення її положенням щодо впровадження та функціонування системи управління безпекою судноплавства; до статті 40 Кодексу торговельного мореплавства України в частині доповнення цієї статті положенням про визнання Україною свідоцтв з СУБ, виданої адміністрацією будь-якої іншої держави-члена або визнаною організацією від імені цієї адміністрації.
5. Внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення в частині доповнення Глави 10 частини ІІ Розділу ІІ відповідальністю за порушення вимог законодавства України з питань впровадження та функціонування систем управління безпекою на морському та річковому транспорті.
6. Внесення змін до Наказу Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» для приведення його у повну відповідність до положень Регламенту 336/2006.
7. Уповноваження визнаних організацій (згідно Регламенту (EC) 391/2009 та Директиви 2009/15/EC) щодо видачі Сертифікатів про управління безпекою для суден та Документів про відповідність компаній відповідно до положень Регламенту 336/2006.

# *Установи та відповідні сторони*

Відповідальним за організацію роботи та виконання заходів плану імплементації є Міністерство інфраструктури України. Співвиконавцями є Державна служба України з безпеки на транспорті та Регістр судноплавства України.

Міністерство інфраструктури України як орган, відповідальний за організацію роботи та виконання заходів плану імплементації Регламенту, Державна служба України з безпеки на транспорті та Регістр судноплавства України як співвиконавці повинні мати відповідних кваліфікованих спеціалістів у своєму складі які будуть як впроваджувати, так в наступному і брати участь у реалізації положень Регламенту.

# *Технічні питання*

Україні слід виконати низку національних зобов’язань щодо виконання Регламенту 336/2006, серед яких, окрім іншого, перевірка, чи компанії мають працюючу систему МКУБ та вдосконалення системи видачі сертифікатів про управління безпекою для суден. Щодо сертифікації та перевірки, необхідно дотримуватися положень Частини Б Кодексу МКУБ та Розділу ІІ Додатку до Регламенту 336/2006. Перевірки можуть проводитися на вимогу Компанії, Адміністрації або Контролюючих органів. З метою призначення визнаних організацій у контексті Регламенту 336/2006, треба зважити як на Директиву Ради 2009/15/ЕС, так і на Регламент (EC) 391/2009, за умови, що тільки цим організаціям, які відповідають певним критеріям, може бути надане визнання ЄС, яке дозволяє їм бути уповноваженими на виконання офіційних завдань – як визнані ЄС організації. Отже, положення, які визначають процедуру діяльності та відповідальність визнаних організацій, якщо вони діють від імені адміністрації у контексті Регламенту 336/2006, повинні бути включені у національне законодавство. Положення національного закону повинні також гарантувати, що уповноважені визнані організації знаходяться під наглядом і контролем у відповідності до вимог Директиви 2009/15/ЕС та IМО.

# *Регулювання та контроль виконання*

В Україні діє Державна система управління безпекою судноплавства та Системи управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, що затверджена наказом Мінтрансу України від 20.11.2003 № 904 (надалі - наказ 904). Системи управління безпекою судноплавства судновласників, судна яких здійснюють закордонне плавання, розробляються, впроваджуються та підтримуються відповідно до міжнародних договорів України.

З метою приведення наказу 904 у повну відповідність до положень Регламенту 336/2006, необхідним є внесення змін та доповнень до «Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» стосовно вимог щодо сертифікації та документації СУБ, визначення чіткого формулювання щодо застосування до суден, які здійснюють внутрішні перевезення морськими шляхами. Також, треба взяти до уваги Директиву Ради 2009/45/ЕС з метою визначення сфери застосування Регламенту 336/2006 щодо пасажирських суден, задіяних на цих перевезеннях. Щодо високошвидкісних пасажирських суден, повинні застосовуватися обмеження, визначені Статтею 2 (g) Директиви 2009/45/ЕС.

Cудновласники самохідних пасажирських суден і суден валовою місткістю більше 500 одиниць, які здійснюють внутрішні перевезення морськими шляхами, повинні розробити, впровадити і підтримувати (в компанії і на суднах) систему управління безпекою що відповідає вимогам Регламенту 336/2006, а також повинні уповноважити призначену особу компанії з безпеки судноплавства.

Компанії, які експлуатують такі судна повинні мати Документ про відповідність або Тимчасовий документ про відповідність виданий адміністрацією або визнаною у сфері безпеки судноплавства організацією, а судна повинні мати Сертифікати про управління безпекою та/або Тимчасові сертифікати про управління безпекою видані адміністрацією або визнаною у сфері безпеки судноплавства організацією.

При цьому необхідно зазначити, що наказ 904 містить правила та норми організації експлуатації морського і річкового транспорту, у той час же час згідно з пунктом 5 ст. 92 Конституції України питання організації та експлуатації транспорту повинні визначатися виключно законами України.

Частина норм наказу є застарілою, а саме пункти 8.2 і 8.3 відсилають до виконання програми удосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства на 2002-2006 роки ( передбачені програмою терміни сплили).

Проте варто взяти до уваги, що найважливіша інформація про систему управління безпекою міститься у Додатках до Наказу Міністерства транспорту від 20.11.2003 №904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті».

Додатком 1 передбачено функціональні вимоги до системи управління безпекою, які загалом відповідають Кодексу МКУБ, а це означає і Регламенту 336/2006 (оскільки Додаток 1 Регламенту 336/2006 вводить положення Кодексу МКУБ).

Врегулювання потребують окремі питання, що включені до Додатку 1 Наказу № 904:

* Необхідно впровадити вимогу про оцінку ризиків для суден, персоналу та навколишнього середовища і створення відповідного захисту (яке діє у світовому судноплавстві з 01.07.2010).
* Необхідно впровадити вимогу про розробку чек-листів по суднових операціях, що забезпечують безпеку персоналу, а також визначення потенційно можливих аварійних ситуацій на судні та наявності процедур з реагування на їх виникнення.

Окремо необхідно впровадити критерії відповідальності та санкції за порушення правил щодо дотримання національних положень, прийнятих у відповідності до Регламенту 336/2006. На сьогоднішній день найбільш об’єктивною є впровадження адміністративної відповідальності із внесенням відповідних змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення.

# *Пріоритети і час*

Положення Регламенту 336/2006 мають бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угоди про асоціацію.

Рекомендується переглянути строк виконання і встановити у якості кінцевого терміну 2017 рік.

Серед пріоритетів щодо імплементації Регламенту 336/2006 період 2015-2017 роки можна виділити проведення належної гармонізації діючого законодавства України задля виключення неврегульованих питань та забезпечення відповідності вимог діючого законодавства України положенням Регламенту, а саме:

Забезпечення офіційного перекладу Регламенту 336/2006 та Регламенту (EC) № 540/2008 українською мовою – 2016 рік.

Забезпечення офіційного перекладу українською мовою Кодексу МКУБ – 2016 рік.

Внесення змін: до статті 57 Кодексу торговельного мореплавства України, доповнення її положенням щодо впровадження та функціонування системи управління безпекою судноплавства; до статті 40 Кодексу торговельного мореплавства України - доповнити статтю положенням про визнання Україною свідоцтв з СУБ, виданої адміністрацією будь-якої іншої держави-члена або визнаною організацією від імені цієї адміністрації - 2016 рік.

Внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення - доповнити Главу 10 частини ІІ Розділу ІІ відповідальністю за порушення вимог національного законодавства України з питань впровадження та функціонування систем управління безпекою на морському та річковому транспорті – 2016 рік.

Внесення змін до Наказу Міністерства транспорту від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» - 2016 рік.

Розпочати підготовку до процедури визнання ЄК Регістру Судноплавства України в якості визнаної організації згідно Регламенту (ЄК) 391/2009 – 2016 рік.

Уповноваження визнаних організацій (згідно Регламенту (EC) 391/2009 та Директиви 2009/15/EC) щодо сертифікації з управління безпекою судноплавних компаній та суден відповідно до положень Регламенту 336/2006 – 2017 рік.

Забезпечення офіційного перекладу українською мовою Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден з метою його імплементації - 2017 рік.

1. *Фінансово-економічні питання*

Основні витрати на організацію реалізації Регламенту 336/2006 мають бути наступні:

* Підготовка правових актів щодо внесення відповідних змін до діючого законодавства України (не потребує додаткових витрат з Державного Бюджету України).
* Офіційний переклад українською мовою чинних міжнародно-правових актів для подальшої їх імплементації до чинного законодавства України (відповідно до положень ч.2 ст.21 Закону України «Про міжнародні договори України») - передбачається, що необхідна допомога щодо перекладу буде надана проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка впровадження УА та національної стратегії у транспортному секторі України».
* Можливі незначні витрати пов’язані з введенням в дію системи управління безпекою, щоб відповідати вимогам Регламенту 336/2006, матимуть судноплавні компанії, судна яких здійснюють перевезення внутрішніми морськими шляхами.

# *Узагальнення основних питань*

Запровадження норм Регламенту 336/2006 у законодавство України надасть можливість підвищити рівень безпеки на морському та річковому транспорті, підвищити безпеку та надійність перевезення пасажирів та вантажів, забезпечити високу якість технологічного процесу надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів.

Основні питання, які необхідно вирішити в процесі імплементації Регламенту 336/2006, передбачають: розробку та затвердження правових актів щодо внесення відповідних змін до діючого законодавства України, а саме Кодексу торговельного мореплавства, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті. Також, необхідно забезпечити офіційний переклад українською мовою чинних міжнародно-правових актів для подальшої їх імплементації (введення в дію) Україною.

Усі судноплавні компанії, що експлуатують судна в рамках сфери застосування Регламенту 336/2006, мають відповідати його вимогам. Тому, для впровадження системи сертифікації та перевірок з управління безпекою судноплавних компаній та суден відповідно до положень Регламенту 336/2006 передбачається здійснити процедуру уповноваження визнаних організацій згідно Регламенту (EC) 391/2009 та Директиви 2009/15/EC.

1. «International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)».

   В кодекс МКУБ було внесено зміни , які набули чинності в 2006, 2009 , 2010 та в січні 2015 року. [↑](#footnote-ref-1)