

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового  
офісу  
координації європейської та  
євроатлантичної інтеграції  
Секретаріату Кабінету Міністрів України  
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев

(ініціали та прізвище)

28 січня 2021 р.

02002L0059 — UA — 26.07.2019 — 004.001

**Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ.**

**► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2002/59/ЄС  
від 27 червня 2002 року**

про інформаційну систему Співтовариства з моніторингу руху суден та про скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС

(ОВ L 208 05.08.2002, с. 10)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/17/ЄС Текст стосується ЄЄП від 23 квітня 2009 року	L 131	101	28.05.2009
► M2	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/18/ЄС Текст стосується ЄЄП від 23 квітня 2009 року	L 131	114	28.05.2009
► M3	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2011/15/ЄС Текст стосується ЄЄП від 23 лютого 2011 року	L 49	33	24.02.2011
► M4	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2004/100/ЄС Текст стосується ЄЄП від 28 жовтня 2014 року	L 308	82	29.10.2014
► M5	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО	L 198	241	25.07.2019

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ.

► **В** ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2002/59/ЄС

від 27 червня 2002 року

про інформаційну систему Співтовариства з моніторингу руху суден та про скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС

(ОВ L 208 05.08.2002, с. 10)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/17/ЄС Текст стосується СЕП від 23 квітня 2009 року	L 131	101	28.05.2009
► M2	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/18/ЄС Текст стосується СЕП від 23 квітня 2009 року	L 131	114	28.05.2009
► M3	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2011/15/ЄС Текст стосується СЕП від 23 лютого 2011 року	L 49	33	24.02.2011
► M4	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2004/100/ЄС Текст стосується СЕП від 28 жовтня 2014 року	L 308	82	29.10.2014
► M5	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/1243 від 20 червня 2019 року	L 198	241	25.07.2019

▼ **В**

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2002/59/ЄС

від 27 червня 2002 року

про інформаційну систему Співтовариства з моніторингу руху суден та про скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС

*Стаття 1*

**Мета**

Метою цієї Директиви є заснування у Співтоваристві інформаційної системи з моніторингу руху суден для підвищення рівня безпеки та ефективності морського руху, покращення реагування органів на інциденти, аварії або потенційно небезпечні ситуації в морі, включно з пошуково-рятувальними операціями, сприяння кращому запобіганню та виявленню забруднень від суден.

Держави-члени повинні здійснювати моніторинг та вживати необхідних і належних заходів, щоб капітани, оператори або агенти суден, а також відправники та власники небезпечних або забруднювальних вантажів, які перевозять на борту таких суден, обов'язково дотримувалися вимог цієї Директиви.

## Стаття 2

### Сфера застосування

1. Цю Директиву застосовують до суден із валовою місткістю від 300 тонн і вище, якщо не зазначено інше.

#### ► M1

Якщо не передбачено інакше, цю Директиву не застосовують до:



- (a) військових кораблів, допоміжних військових суден та інших суден, які перебувають у власності чи користуванні держави-члена і використовуються нею лише в державних некомерційних цілях;
- (b) риболовних суден, традиційних кораблів і прогулянкових суден до 45 метрів завдовжки;

#### ▼ M1

- (c) бункерів на суднах із валовою місткістю не більше 1 000 тонн, а також суднових запасів та обладнання для використання на борту усіх суден.

#### ▼ B

## Стаття 3

### Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви:

- (a) ► M1 «відповідні міжнародні інструменти» означає такі інструменти в їхніх останніх версіях:» ◀
  - «МАРПОЛ» означає Міжнародну конвенцію 1973 року по запобіганню забрудненню з суден, разом із Протоколом 1978 року до неї;
  - «СОЛАС» означає Міжнародну конвенцію з охорони життя людини на морі, разом із протоколами та змінами до неї;
  - Міжнародна конвенція 1969 року по обмірюванню суден;
  - Міжнародна конвенція 1969 року щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, та Протокол до неї 1973 року щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, які призводять до забруднення довкілля іншими речовинами, крім нафти;
  - «Конвенція САР» означає Міжнародну конвенцію про пошук і рятування на морі 1979 року;
  - «Кодекс МКУБ» означає Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню;
  - «Кодекс МКМПНВ» означає Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів;
  - «Кодекс ІВС» означає Міжнародний кодекс ММО з побудови та обладнання суден, які перевозять небезпечні хімічні речовини насипом;

- «Кодекс IGC» означає Міжнародний кодекс ММО з побудови та обладнання суден, які перевозять зріджені гази наливом;
- «Кодекс ВС» означає Кодекс ММО з безпечної практики перевезення твердих вантажів насипом;
- «Кодекс INF» означає Кодекс ММО з безпечного перевезення опроміненого ядерного палива, плутонію та радіоактивних відходів високого рівня активності в контейнерах на борту суден;
- «Резолюція ММО А.851(20)» означає Резолюцію Міжнародної морської організації № 851(20) під назвою «Загальні принципи систем суднових сповіщень та вимог до суднових сповіщень, зокрема настанови з передачі сповіщень про інциденти, пов'язані з небезпечними вантажами, шкідливими речовинами та/або забрудниками моря»;

#### ▼ М1

- «Резолюція ММО А.917(22)» означає Резолюцію Міжнародної морської організації № 917(22) «Настанови щодо застосування бортових АСІ» зі змінами, внесеними Резолюцією ІМО А.956(23);
- «Резолюція ММО А.949(23)» означає Резолюцію Міжнародної морської організації № 949(23) «Настанови щодо портів-прихистків для суден, що потребують допомоги»;
- «Резолюція ММО А.950(23)» означає Резолюцію Міжнародної морської організації № 950(23) «Служби допомоги на морі»;
- «Настанови ІМО щодо справедливого поводження з моряками у разі морської аварії» означає настанови, викладені у додатку до Резолюції LEG. 3(91) Юридичного комітету ММО від 27 квітня 2006 року та затверджені на 296-му засіданні Адміністративної ради Міжнародної організації праці (МОП) 12–16 червня 2006 року;

#### ▼ В

- (b) «оператор» означає власника або керівника судна;
- (c) «агент» означає особу, зобов'язану або уповноважену надавати інформацію від імені оператора судна;
- (d) «вантажовідправник» означає будь-яку особу, якою або від імені чи за дорученням якої укладено контракт із перевізником на перевезення вантажу;
- (e) «компанія» означає компанію, як визначено у правилі 1(2) розділу IX Конвенції СОЛАС;
- (f) «судно» означає морське судно або плавучий засіб;
- (g) «небезпечні вантажі» означає:
  - вантажі за класифікацією Кодексу МКМПНВ,
  - небезпечні рідкі речовини, перелік яких наведений у розділі 17 Кодексу ІВС,
  - зріджені гази, перелік яких наведений у розділі 19 Кодексу IGC,
  - тверді речовини, зазначені в доповненні «В» Кодексу ВС.

Також до небезпечних вантажів належать вантажі, для перевезення яких встановлено відповідні передумови згідно з параграфом 1.1.3 Кодексу ІВС або параграфом 1.1.6 Кодексу IGC;

- (h) «забруднювальні вантажі» означає:
  - нафту і нафтопродукти згідно з визначенням, наведеним у додатку I до Конвенції МАРПОЛ,
  - отруйні рідкі речовини згідно з визначенням, наведеним у додатку II до Конвенції МАРПОЛ,
  - шкідливі речовини згідно з визначенням, наведеним у додатку III до Конвенції МАРПОЛ;

- (i) «одиниця вантажного транспорту» означає вантажний автомобіль, залізничний вантажний вагон, вантажний контейнер, автоцистерну, залізничний вагон або пересувну цистерну;
- (j) «адреса» означає найменування та канали зв'язку, за допомогою яких за необхідності можна встановити контакт з оператором, агентом, адміністрацією порту, компетентними органами або з будь-якою іншою уповноваженою особою чи органом, які володіють детальною інформацією про вантаж судна;

#### ▼ M1

- (k) «компетентні органи» означає органи або організації, призначені державами-членами для виконання функцій, передбачених цією Директивою;

#### ▼ B

- (l) «адміністрація порту» означає компетентний орган або службу, призначену державами-членами у кожен порт для отримання та передачі інформації, що надається відповідно до цієї Директиви;
- (m) «порт-прихисток» означає порт, частину порту або інший захисний причал чи якірну стоянку, або будь-яку іншу захищену зону, визначену державою-членом для розміщення суден, які перебувають в скрутному становищі;
- (n) «берегова станція» означає будь-який із перелічених нижче об'єктів, призначений державою-членом відповідно до цієї Директиви: службу регулювання руху суден; берегову споруду, яка відповідає за систему обов'язкового сповіщення, затверджену ММО; або службу, відповідальну за координацію пошуково-рятувальних операцій або операцій з ліквідації забруднення в морі;
- (o) «служба регулювання руху суден (VTS)» означає службу, призначену для поліпшення безпеки та ефективності руху суден і захисту довкілля, яка може взаємодіяти з суднами та реагувати на транспортні ситуації, які виникають у контрольованому нею районі;
- (p) «система маршрутизації руху суден» означає систему з одного або маршрутів, або методів маршрутизації, призначену для зниження загрози нещасних випадків; система охоплює схеми розподілу руху, двосторонні маршрути, рекомендовані шляхи, райони, яких необхідно уникати, зони прибережного руху, зони кругового руху, райони підвищеної обережності та глибоководні маршрути;
- (q) «традиційні кораблі» означає усі види історичних суден та їхніх копій, включно з такими, що призначені для заохочення та розвитку традиційних навичок і мореплавання, які разом слугують діючими пам'ятками культури та експлуатуються згідно з традиційними принципами та техніками мореплавання;
- (r) «нещасний випадок» означає нещасний випадок у розумінні Кодексу ММО з розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі;

#### ▼ M1

- (s) «SafeSeaNet» означає систему Співтовариства з обміну навігаційною інформацією, розроблену Комісією у співпраці з державами-членами для забезпечення імплементації законодавства Співтовариства;
- (t) «регулярне перевезення» означає серію переходів судна для обслуговування руху між тими самими двома або більше портами або відповідно до опублікованого розкладу, з настільки регулярними або частими рейсами, що вони становлять упізнавані систематичні серії;
- (u) «риболовне судно» означає будь-яке судно, обладнане для комерційної експлуатації живих водних ресурсів;

- (v) «судно, що потребує допомоги» означає, без обмеження дії положень Конвенції САР стосовно порятунку людей, судно в ситуації, яка може спричинити його втрату або загрожує довкіллю чи навігації;
- (w) «LRIT» означає систему дальньої ідентифікації та відстеження суден відповідно до правила V/19-1 Конвенції СОЛАС.

▼В

## РОЗДІЛ I

### СУДНОВІ СПОВІЩЕННЯ ТА МОНІТОРИНГ

#### *Стаття 4*

##### **Повідомлення перед заходом у порти держав-членів**

1. Оператор, агент або капітан судна, яке прямує до порту держави-члена, повинен повідомити інформацію, зазначену в додатку I(1), адміністрації порту:
  - (a) щонайменше за двадцять чотири години; або
  - (b) найпізніше у час виходу судна з попереднього порту, якщо тривалість подорожі менше двадцяти чотирьох годин, або
  - (c) щойно така інформація стає доступною, якщо порт заходу невідомий або був змінений за час рейсу.
2. Судна, які виходять з портів за межами Співтовариства та прямують до порту держави-члена, перевозячи небезпечні або забруднювальні вантажі, повинні виконувати зобов'язання щодо повідомлень, передбачені статтею 13.

#### *Стаття 5*

##### **Моніторинг суден, які входять до зони дії систем обов'язкових суднових сповіщень**

1. Держава-член, якої це стосується, повинна стежити та вживати необхідних і належних заходів щоб судна, які заходять до зони дії системи обов'язкових суднових сповіщень, затвердженої ММО відповідно до правила 11 розділу V Конвенції СОЛАС та використовуваної однією або більше державами, з яких щонайменше одна є державою-членом, згідно з відповідними настановами та критеріями, розробленими ММО, виконували вимоги такої системи щодо надання необхідної інформації без обмеження додаткової інформації, що її вимагає надавати держава-член згідно з Резолюцією ММО А.851(20).
2. Подаючи нову систему обов'язкових суднових сповіщень для затвердження в ММО або пропонуючи внести зміни до наявної системи сповіщень, держава-член повинна включити в свою пропозицію принаймні інформацію, зазначену в додатку I(4).

#### *Стаття 6*

##### **Використання автоматизованих систем ідентифікації**

1. Будь-яке судно, що заходить до порту держави-члена, повинне бути обладнане АСІ, що відповідає функціональним стандартам, розробленим ММО, згідно з розкладом, викладеним у додатку II(I).

2. Судна, обладнані АСІ, повинні повсякчас підтримувати її в робочому стані, крім випадків, коли міжнародні угоди, правила або стандарти передбачають захист навігаційної інформації.

## ▼ М1

### *Стаття 6a*

#### **Використання автоматизованих систем ідентифікації (АСІ) риболовними суднами**

Будь-яке риболовне судно загальною довжиною понад 15 метрів, яке плаває під прапором держави-члена та зареєстроване у Співтоваристві або експлуатується у внутрішніх водах чи в територіальному морі держави-члена, або вивантажує свій вилов у порту держави-члена, повинне відповідно до розкладу, наведеного в частині I(3) додатка II, бути обладнаним АСІ (клас А), яка відповідає функціональним стандартам, розробленим ММО.

Риболовні судна, обладнані АСІ, повинні повсякчас підтримувати її в робочому стані. За виняткових обставин АСІ може бути вимкнено, якщо капітан вважає за потрібне в інтересах безпеки або охорони свого судна.

### *Стаття 6b*

#### **Використання систем дальньої ідентифікації та відстеження суден (LRIT)**

1. Судна, яких стосується правило V/19-1 Конвенції СОЛАС та ухвалені ММО стандарти продуктивності й функціональні вимоги, повинні бути оснащені обладнанням LRIT, яке відповідає зазначеному правилу, коли вони заходять до порту держави-члена.

Держави-члени та Комісія повинні співпрацювати для того, щоб визначити вимоги щодо розміщення обладнання для передачі інформації LRIT на борту суден, які плавають в акваторії в межах покриття стаціонарних станцій АСІ держав-членів; а також подавати до ММО будь-які відповідні інструменти.

2. Комісія співпрацює з державами-членами для заснування Європейського центру даних LRIT, відповідального за опрацювання даних дальньої ідентифікації та відстеження суден.

## ▼ В

### *Стаття 7*

#### **Використання систем маршрутизації руху суден**

1. Держави-члени повинні стежити та вживати необхідних і належних заходів, щоб судна, які заходять до зони дії системи маршрутизації руху суден, ухваленої ММО відповідно до правила 10 розділу V Конвенції СОЛАС та використовуваної однією або більше державами, з яких щонайменше одна є державою-членом, використовували цю систему згідно з відповідними настановами та критеріями, розробленими ММО.

2. Під час імплементації системи маршрутизації руху суден, яка не була затверджена ММО, під свою відповідальність, держави-члени повинні наскільки це можливо враховувати настанови та критерії, розроблені ММО, та поширювати всю інформацію, необхідну для безпечного та ефективного користування системою маршрутизації руху суден.

### *Стаття 8*

#### **Моніторинг відповідності суден вимогам служб регулювання руху суден**

Держави-члени повинні стежити та вживати необхідних і належних заходів, щоб забезпечити, що:

- (а) судна, які заходять до зони застосування VTS, експлуатованою однією або більше державами, з яких щонайменше одна є державою-членом, в межах їхнього

територіального моря та на засадах розроблених ММО настанов, беруть участь та відповідають правилам цієї VTS;

- (b) судна, які плавають під прапором держави-члена або прямують до порту держави-члена та заходять до зони застосування VTS за межами територіального моря держави-члена та на засадах розроблених ММО настанов, відповідають правилам цієї VTS;
- (c) судна, які плавають під прапором третьої держави та не прямують до порту держави-члена, заходячи до зони застосування VTS за межами територіального моря держави-члена, дотримуються правил цієї VTS, наскільки це можливо. Держави-члени повинні доповідати державі, під прапором якої плаває судно, про будь-які очевидні істотні порушення згаданих правил у такій зоні VTS.

#### *Стаття 9*

### **Інфраструктура для систем суднових сповіщень, систем маршрутизації та служб регулювання руху суден**

1. Держави-члени повинні вживати всіх необхідних і належних заходів, щоб поступово забезпечити себе у строки, сумісні з розкладом, наведеним у додатку II(I), відповідним обладнанням та береговими спорудами для приймання та опрацювання даних АСІ з урахуванням необхідної дальності передачі сповіщень.
2. Процес розбудови всього необхідного обладнання та берегових споруд для імплементації цієї Директиви повинен бути завершений до кінця 2007 року. Держави-члени повинні забезпечити, щоб відповідне обладнання для передачі даних до національних систем держав-членів та обміну між ними почало функціонувати щонайпізніше через рік після того.
3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб берегові станції, відповідальні за моніторинг відповідності зі службами регулювання руху суден та системами маршрутизації руху суден мали достатню кількість персоналу належної кваліфікації, а також відповідні засоби зв'язку та моніторингу суден, та щоб вони функціонували згідно з відповідними настановами ММО.

#### *Стаття 10*

### **Системи реєстраторів даних рейсу**

1. Держави-члени повинні стежити та вживати необхідних і належних заходів, щоб судна, які заходять у порт держави-члена, були обладнані системами реєстраторів даних рейсу (VDR) згідно з правилами, викладеними в додатку II(II). Будь-які звільнення від зобов'язань для поромів типу ро-ро або високошвидкісних пасажирських суден, надані згідно зі статтею 4(1)(d) Директиви Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов'язкових оглядів для безпечної роботи стандартних поромів типу ро-ро і швидкісних пасажирських суден ( <sup>1</sup> ), втрачають чинність 5 серпня 2002 року.
2. Дані, отримані від VDR-системи, повинні бути доступними для держави-члена, якої це стосується, у разі розслідування нещасного випадку, який стався у водах під юрисдикцією держави-члена. Держави-члени повинні забезпечити, щоб такі дані використовували в розслідуванні та аналізували належним чином. Держави-члени повинні забезпечити, щоб результати розслідування були опубліковані якомога швидше після його завершення.

▼ M2 \_\_\_\_\_

▼ B



## СПОВІЩЕННЯ ПРО НЕБЕЗПЕЧНІ АБО ЗАБРУДНЮВАЛЬНІ ВАНТАЖІ НА БОРТУ СУДЕН (HAZMAT)

### ▼ M1

#### Стаття 12

##### **Вимоги до інформації про транспортування небезпечних вантажів**

1. Заборонено надавати для перевезення або брати на борт небезпечні або забруднювальні вантажі, незалежно від їхнього розміру, у порту держави-члена, якщо капітану або оператору судна до прийому вантажу на борт не було надано декларацію, що містить таку інформацію:

(a) інформацію, наведену в додатку I(2);

### ▼ M3

(b) для речовин, зазначених у додатку I до Конвенції МАРПОЛ, паспорт безпеки з деталізацією фізико-хімічних характеристик продуктів, зокрема їхньої в'язкості, вираженої у сСт при 50°C, густини при 15°C, та інших даних, що містяться в паспорті безпеки відповідно до Резолюції ММО MSC.286(86);

### ▼ M1

(c) екстрені номери телефонів вантажовідправника або іншої особи чи органу, який володіє інформацією про фізико-хімічні характеристики продуктів та заходи, яких необхідно вжити в екстреному випадку.

2. Судна, які виходять з порту, розташованого за межами Співтовариства, і заходять до порту держави-члена та мають на борту небезпечні або забруднювальні вантажі, повинні мати надану вантажовідправником декларацію, що містить інформацію згідно з вимогами параграфу 1(a), (b) та (c).

3. Обов'язком та відповідальністю вантажовідправника є надання такої декларації капітану або оператору судна та забезпечення того, щоб наданий для перевезення вантаж був дійсно тим, що був задекларований відповідно до параграфу 1.

### ▼ B

#### Стаття 13

##### **Сповіщення про небезпечний або забруднювальний вантаж, що перебуває на борту**

1. Незалежно від його розміру, оператор, агент або капітан судна, яке перевозить небезпечний або забруднювальний вантаж і виходить із порту держави-члена, щонайпізніше у момент відправлення повинен повідомити інформацію, вказану в додатку I(3), компетентному органу, призначеному такою державою-членом.

2. Незалежно від його розміру, оператор, агент або капітан судна, яке перевозить небезпечний або забруднювальний вантаж, виходить із порту, розташованого за межами Співтовариства, і прямує до порту держави-члена або до якірної стоянки, розташованої в територіальних водах держави-члена, щонайпізніше після виходу з порту завантаження або щойно стає відомим порт призначення чи якірної стоянки, якщо ця інформація невідома на момент відправлення, повинен повідомити інформацію, вказану в додатку I(3), компетентному органу держави-члена, у якій розташований перший порт призначення чи якірна стоянка.

3. Держави-члени можуть запровадити процедуру, яка надає дозвіл оператору, агенту або капітану судна, зазначеному в параграфах 1 і 2, повідомляти інформацію, вказану в

додатку I(3), адміністрації порту відправлення або призначення в межах Співтовариства, залежно від випадку.

Запроваджена процедура повинна забезпечувати, щоб компетентний орган мав доступ до інформації, вказаної в додатку I(3), повсякчас, коли вона може знадобитися. З цією метою адміністрація порту, якої це стосується, зберігає інформацію, вказану в додатку I(3), достатньо довго, щоб вона могла бути використана у випадку інциденту або аварії в морі. Адміністрація порту повинна вживати необхідних заходів для надання цієї інформації негайно в електронній формі компетентному органу, цілодобово, на його вимогу.

4. Оператор, агент або капітан судна повинен передавати інформацію про вантаж, вказану в додатку I(3), адміністрації порту або компетентному органу.

Інформація повинна бути передана в електронному вигляді, якщо це можливо. Обмін електронними повідомленнями повинен використовувати синтаксис і процедури, визначені в додатку III.

#### *Стаття 14*

##### **Комп'ютеризований обмін даними між державами-членами**

Держави-члени співпрацюють для забезпечення взаємозв'язку та взаємодійності національних систем, використовуваних для керування інформацією, вказаною в додатку I.

Системи зв'язку, налагоджені згідно з першим підпараграфом, повинні мати такі характеристики:

- (a) обмін даними повинен бути електронним та забезпечувати можливість отримання та опрацювання повідомлень, наданих згідно зі статтею 13;
- (b) система повинна уможливлувати цілодобову передачу інформації;

##### **▼ M1**

- (c) на вимогу, використовуючи SafeSeaNet та якщо необхідно для безпеки чи захищеності в морі або для збереження морського довкілля, держава-член повинна мати змогу негайно надіслати інформацію про судно та небезпечний або забруднювальний вантаж на його борту національним чи місцевим компетентним органам іншої держави-члена.

#### *Стаття 15*

##### **Звільнення**

1. Держави-члени можуть звільняти регулярні перевезення, здійснювані між портами, розташованими на їхній території, від вимог статей 4 та 13, якщо дотримано таких умов:

- (a) компанія, яка здійснює такі регулярні перевезення, зберігає та оновлює перелік відповідних суден та надсилає такий перелік компетентним органам, яких це стосується;
- (b) для кожного здійсненого рейсу інформація, перелічена, у відповідних випадках, в частинах 1 або 3 додатка I, залишається доступною для компетентного органу на запит. Компанія повинна створити внутрішню систему для забезпечення того, щоб на запит компетентного органу така інформація могла бути цілодобово та невідкладно відправлена компетентному органу в електронному вигляді, згідно зі статтею 4(1) або статтею 13(4), залежно від випадку;
- (c) про будь-яке відхилення від запланованого часу прибуття до порту призначення або лоцманської станції на три години або довше буде повідомлено у порт прибуття або компетентному органу, згідно зі статтею 4 або статтею 13, залежно від випадку;
- (d) такі звільнення надано лише окремим суднам щодо конкретного перевезення.

Для цілей першого підпараграфу перевезення не вважають регулярними, якщо їх не заплановано здійснювати мінімум впродовж одного місяця.

Звільнення від вимог статей 4 та 13 мають бути обмежені рейсами, планована тривалість яких не перевищує 12 годин.

2. Якщо міжнародне регулярне перевезення відбувається між двома або більше державами, з яких принаймні одна є державою-членом, будь-яка із залучених держав-членів може звернутися до іншої держави-члена із запитом про надання звільнення для такого перевезення. Усі залучені держави-члени, включно із прибережними державами, яких це стосується, повинні співпрацювати для надання звільнення відповідному перевезенню на умовах, викладених у параграфі 1.

3. Держави-члени повинні періодично перевіряти виконання умов, викладених у параграфах 1 та 2. Якщо хоча б однієї з цих умов більше не дотримано, держави-члени повинні негайно відкликати пільгове звільнення для відповідної компанії.

4. Держави-члени повинні надавати Комісії перелік компаній і суден, яким надано звільнення відповідно до цієї статті, а також про будь-які оновлення до такого переліку.

▼В

### РОЗДІЛ III

#### МОНІТОРИНГ НЕБЕЗПЕЧНИХ СУДЕН ТА ВТРУЧАННЯ У ВИПАДКУ ІНЦИДЕНТІВ ТА АВАРІЙ В МОРІ

##### *Стаття 16*

##### **Передача інформації щодо певних суден**

1. Судна, які відповідають викладеним нижче критеріям, повинні вважатися суднами, що становлять потенційну загрозу для морської безпеки, безпеки людей або довкілля:

(a) судна, які під час свого рейсу:

— були причетні до інцидентів або аварій у морі, як зазначено у статті 17; або

— не виконали вимог до повідомлень та сповіщень, передбачених цією Директивою; або

— не виконали застосовні правила систем маршрутизації руху суден та VTS, за які несе відповідальність держава-член;

(b) судна, стосовно яких є докази або причини для підозр щодо навмисних викидів нафтопродуктів або інших порушень Конвенції МАРПОЛ у водах, які перебувають під юрисдикцією держави-члена;

(c) судна, яким було відмовлено у доступі до портів держав-членів або які були об'єктами сповіщення або повідомлення, зробленого державою-членом згідно з додатком I-1 до Директиви Ради 95/21/ЄС від 19 червня 1995 року про контроль державою порту над судноплаванням ( <sup>2</sup> );

▼M1

(d) судна, які не повідомили про наявність або взагалі не мають страхового полісу чи фінансових гарантій відповідно до законодавства Співтовариства та міжнародних правил;

(e) судна, про які лоцмани або адміністрація порту сповістили, що вони мають очевидні відхилення, які можуть перешкодити безпечному судноплаванню або створити загрозу для

довкілля.

## ▼В

2. Берегові станції, які мають відповідну інформацію про судна, зазначені в параграфі 1, повинні передати її береговим станціям, яких це стосується, в інших державах-членах, розташованих вздовж запланованого курсу судна.

3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб інформація, повідомлена їм згідно з параграфом 2, була передана адміністрації відповідного порту та/або іншому органу, призначеному державою-членом. В межах наявних можливостей комплектації штату, держави-члени повинні проводити огляди чи перевірки у своїх портах або за власною ініціативою, або на вимогу іншої держави-члена, без обмеження зобов'язань з контролю державою порту. Вони інформують всіх держав-членів, яких це стосується, про результати вжитих заходів.

## Стаття 17

### Сповіднення про інциденти та аварії в морі

1. Без обмежень застосування міжнародного права та з метою запобігання чи пом'якшення наслідків будь-якої суттєвої загрози морській безпеці, безпеці людей або довкілля держави-члени повинні стежити та вживати всіх належних заходів, щоб капітан судна, яке виконує рейс у межах їхнього пошуково-рятувального району/виключної економічної зони чи території, рівноцінної за статусом, обов'язково і негайно сповіщав береговій станції, відповідальній за таку географічну зону, про:

- (a) будь-який інцидент або аварію, що впливає на безпеку судна, як-от зіткнення, посадка на мілину, пошкодження, порушення роботи або вихід з ладу, затоплення або зсув вантажу, будь-які дефекти в корпусі судна або руйнування його конструкції;
- (b) інцидент або аварію, що ставить під загрозу безпеку судноплавства, як-от пошкодження, здатні вплинути на маневровість судна чи його придатність до плавання, або дефекти, що впливають на силову установку або механізм керування, електрогенераторну систему, навігаційне обладнання або обладнання зв'язку;
- (c) ситуацію, здатну призвести до забруднення вод або берега держави-члена, як-от викид або загроза викиду забруднювальних продуктів у море;
- (d) будь-які помічені плями забруднювальних матеріалів, контейнери або пакунки, що дрейфують по морю.

2. Сповіднення, надіслане на виконання параграфу 1, повинно містити щонайменше ідентифікаційні дані судна, його місце розташування, порт відправлення, порт призначення, адресу, за якою може бути отримана інформація про небезпечний та забруднювальний вантаж на борту, кількість осіб на борту, подробиці про інцидент та будь-яку іншу важливу інформацію, зазначену в Резолюції ММО А.851(20).

## Стаття 18

### Заходи на випадок винятково несприятливих погодних умов

1. Якщо компетентні органи, призначені державами-членами, вважають, що у випадку винятково несприятливих погодних умов або стану моря існує істотна загроза забруднення їхніх районів судноплавства чи прибережних зон, або районів судноплавства чи прибережних зон інших держав, або що життю людей загрожує небезпека:

- (a) вони повинні, наскільки можливо, надати капітану судна, що перебуває в районі порту, якого це стосується, і має намір зайти до або вийти з цього порту, повну інформацію про стан моря і погодні умови та, коли це доцільно і можливо, про небезпеку, яку вони можуть становити для його/її судна, вантажу, екіпажу та пасажирів;

- (b) вони можуть, без обмеження обов'язку надавати допомогу суднам у скрутному становищі та відповідно до статті 20, вживати будь-яких інших відповідних заходів, які можуть передбачати рекомендацію чи заборону для конкретного судна або для суден загалом заходити до або виходити з порту в районах, де існує небезпека, поки не буде встановлено, що більше немає загрози безпеці життя людини та/або довкілля;
  - (c) вони повинні вживати відповідних заходів, щоб наскільки можливо обмежити або, якщо потрібно, заборонити бункерування суден у своїх територіальних водах.
2. Капітан повинен поінформувати компанію про відповідні заходи або рекомендації, зазначені в параграфі 1. Це, однак, не створює перешкод для ухвалення капітаном рішення, що ґрунтується на його/її професійному судженні відповідно до Конвенції СОЛАС. Якщо рішення, ухвалене капітаном судна, не відповідає заходам, зазначеним у параграфі 1, він/вона інформує компетентні органи про причини свого рішення.
3. Відповідні заходи або рекомендації, зазначені в параграфі 1, повинні бути обґрунтовані станом моря та прогнозом погоди, наданим кваліфікованою метеорологічною інформаційною службою, визнаною державою-членом.

#### ▼ M1

### *Стаття 18a*

#### **Заходи на випадок загроз, що їх становить наявність льоду**

1. Якщо компетентні органи вважають, зважаючи на льодові умови, що існує істотна загроза безпеці життя людини в морі або захищеності власних районів судноплавства чи прибережних зон, або для районів судноплавства чи прибережних зон інших держав:
- (a) вони повинні надати капітану судна, яке перебуває в підпорядкованому їм районі або має намір зайти до або вийти з одного з їхніх портів, відповідну інформацію про льодові умови, рекомендовані маршрути та послуги криголама в підпорядкованому їм районі;
  - (a) вони можуть, без обмеження обов'язку надавати допомогу суднам у скрутному становищі та інших зобов'язань, що витікають з відповідних міжнародних правил, вимагати від судна, яке перебуває у відповідному районі і має намір зайти до або вийти з порту чи терміналу, або залишити якірну стоянку, документального підтвердження відповідності вимогам щодо міцності та потужності пропорційно з льодовими умовами у відповідному районі.
2. Заходи, вжиті відповідно до параграфа 1, повинні бути обґрунтовані, в частині даних про льодові умови, прогнозами погоди та товщини крижаного покриву, наданими кваліфікованою метеорологічною інформаційною службою, визнаною державою-членом.

#### ▼ B

### *Стаття 19*

#### **Заходи стосовно інцидентів та аварій в морі**

1. У випадку інцидентів або аварій в морі, зазначених у статті 17, держави-члени повинні вжити всіх відповідних заходів згідно з міжнародним правом, якщо необхідно убезпечити судноплавство, людей та захист морського та прибережного довкілля.

У додатку IV викладено неповний список заходів, доступних державам-членам відповідно до цієї статті.

2. Оператор, капітан судна та власник небезпечного або забруднювального вантажу, що його перевозять на борту судна, відповідно до національного та міжнародного права, повинні

співпрацювати у повній мірі з компетентними національними органами на їх прохання з метою мінімізації наслідків інциденту або аварії в морі.

#### ▼ M1

З цієї метою вони повинні на вимогу повідомляти національним компетентним органам інформацію, зазначену в статті 12.

#### ▼ B

3. Капітан судна, до якого застосовано положення Кодексу МКУБ, згідно з цим Кодексом, повинен поінформувати компанію про будь-який інцидент або аварію, зазначену в статті 17(1), що сталася в морі. Після отримання інформації про таку ситуацію компанія повинна зв'язатися з компетентною береговою станцією та, за потреби, перейти в її розпорядження.

#### ▼ M1

4. Відповідно до свого національного права, держави-члени повинні враховувати релевантні положення настанов ММО щодо справедливого ставлення до моряків у випадку аварії на морі у водах, на які поширюється їхня юрисдикція.

#### ▼ M1

### *Стаття 20*

#### **Компетентний орган з розміщення суден, що потребують допомоги**

1. Держави-члени призначають один або більше компетентних органів, які мають необхідні фахові знання та повноваження, щоб на час виконання операції ухвалювати незалежні рішення за своєю ініціативою стосовно розміщення суден, що потребують допомоги.
2. Орган або органи, зазначені у параграфі 1, можуть, залежно від обставин та, зокрема, у разі загрози морській безпеці та захисту довкілля, вживати будь-яких заходів, перелічених у неповному списку, викладеному в додатку IV.
3. Орган або органи, зазначені у параграфі 1, повинні регулярно проводити зустрічі для обміну досвідом та удосконалення заходів, яких вживають відповідно до цієї статті. Вони можуть проводити зустрічі у будь-який час з огляду на конкретні обставини.

#### ▼ M1

### *Стаття 20a*

#### **Плани розміщення суден, що потребують допомоги**

1. Держави-члени повинні розробити плани розміщення суден для реагування на загрози, які становлять судна, що потребують допомоги у водах під їхньою юрисдикцією, у тому числі, у відповідних випадках, загрози життю людини та довкіллю. Орган або органи, зазначені у статті 20(1), беруть участь у розробці та виконанні таких планів.
2. Плани, зазначені у параграфі 1, повинні бути підготовлені після консультацій сторін, яких це стосується, на підставі резолюцій ММО А.949(23) та А.950(23) та містити принаймні таке:
  - (a) ідентифікаційні дані органу або органів, відповідальних за отримання сигналів тривоги та реагування на них;
  - (b) ідентифікаційні дані компетентного органу, який оцінює ситуацію та ухвалює рішення про згоду або відмову прийняти судно, що потребує допомоги, в обраному порту-прихистку;
  - (c) інформацію про берегову лінію держав-членів та усі елементи, що сприяють попередній оцінці та швидкому рішенню щодо порту-прихистку для судна, включно з описом екологічних, економічних, соціальних факторів та природних умов;

- (d) процедури оцінювання для надання згоди або відмови прийняти судно, що потребує допомоги, у порту-прихистку;
- (e) ресурси та устаткування, придатні для надання допомоги, рятувальних дій та боротьби із забрудненням довкілля;
- (f) процедури міжнародної координації та ухвалення рішень;
- (g) процедури фінансової гарантії та відповідальності, встановлені для суден, розміщених у портах-прихистках.

3. Держави-члени публікують найменування та контактну адресу органу або органів, зазначених у статті 20(1), та органів, призначених для отримання сигналів тривоги та реагування на них.

Держави-члени на вимогу передають відповідну інформацію стосовно планів сусіднім державам-членам.

Під час імплементації процедур, передбачених планами розміщення суден, що потребують допомоги, держави-члени повинні забезпечити, щоб відповідна інформація була доступна для сторін, що беруть участь в операціях.

На прохання держав-членів, отримувачі інформації відповідно до другого та третього підпараграфів повинні дотримуватися зобов'язання щодо конфіденційності.

4. Держави-члени до 30 листопада 2010 року повинні поінформувати Комісію про заходи, вжиті для застосування цієї статті.

#### *Стаття 20b*

##### **Рішення про розміщення суден**

Орган або органи, зазначені у статті 20(1), ухвалюють рішення про прийом судна у порту-прихистку після здійснення попереднього оцінювання ситуації на підставі планів, зазначених у статті 20a. Орган або органи повинні забезпечити, щоб судна приймали у порту-прихистку, якщо вони вважають, що таке розміщення є найкращим варіантом дій із метою захисту життя людини або довкілля.

#### *Стаття 20c*

##### **Фінансове забезпечення та компенсація**

1. Відсутність страхового сертифіката в розумінні статті 6 Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/20/ЄС від 23 квітня 2009 року про страхування власників суден від претензій за морським правом ( <sup>3</sup> ) не звільняє державу-член від попереднього оцінювання та ухвалення рішення, зазначеного у статті 20b, та саме по собі не вважається достатньою підставою для того, щоб держава-член відмовила у розміщенні судна в порту-прихистку.

2. Без обмеження дії параграфа 1, у разі розміщення судна в порту-прихистку держава-член може запросити оператора, агента або капітана судна надати страховий сертифікат у розумінні статті 6 Директиви 2009/20/ЄС. Вчинення запиту стосовно надання сертифіката не повинно призводити до затримки розміщення судна.

#### *Стаття 20d*

##### **Перевірка з боку Комісії**

Комісія повинна перевіряти наявні в державах-членах механізми відшкодування потенційних економічних збитків, що їх зазнає порт або орган в результаті рішення, ухваленого відповідно до статті 20(1). На підставі такої перевірки вона пропонує та оцінює різні варіанти дій. До

31 грудня 2011 року Комісія повинна відзвітувати перед Європейським Парламентом і Радою про результати цієї перевірки.

▼В

## *Стаття 21*

### **Інформування сторін, яких це стосується**

1. Компетентна берегова станція держави-члена, якої це стосується, у разі необхідності повинна розповсюдити шляхом радіотрансляції у межах відповідних районів інформацію про будь-який інцидент або аварію, повідомлену відповідно до статті 17(1), та інформацію про будь-яке судно, яке становить загрозу морській безпеці, безпеці життя людини або довкілля.
2. Компетентні органи, які володіють інформацією, повідомленою відповідно до статей 13 і 17, повинні належним чином організувати надання такої інформації у будь-який час на вимогу компетентного органу іншої держави-члена, продиктовану міркуваннями безпеки.
3. Будь-яка держава-член, компетентні органи якої були поінформовані, відповідно до цієї Директиви або будь-яким іншим чином, про факти, що передбачають або збільшують для іншої держави-члена загрозу безпеці у певних районах судноплавства та прибережних зонах, повинна вживати відповідних заходів для якомога скорішого інформування про них будь-якої зацікавленої держави-члена і проведення з нею консультацій щодо пропонуванних дій. Коли це доцільно, держави-члени співпрацюють з метою об'єднання організаційних зусиль для спільних дій.

Кожна держава-член вживає необхідних заходів для повноцінного використання сповіщень, які їй повинні передавати судна відповідно до статті 17.

## РОЗДІЛ IV

### СУПРОВІДНІ ЗАХОДИ

## *Стаття 22*

### **Призначення та публікація списку компетентних органів**

1. Кожна держава-член повинна призначити компетентні органи, адміністрації портів та берегові станції, яким потрібно надсилати повідомлення, що їх вимагає ця Директива.
2. Кожна держава-член повинна забезпечити, щоб судноплавна галузь належним чином отримувала регулярно оновлювану інформацію, переважно через навігаційні видання, щодо органів та станцій, призначених відповідно до параграфа 1, залежно від випадку, включно з географічними районами, на які поширюється їхня компетенція, та процедури, визначені для повідомлення інформації, яку вимагає надавати ця Директива.
3. Держави-члени повинні надсилати Комісії список адміністрацій портів та станцій, призначених ними відповідно до параграфа 1, та будь-які оновлення до нього.

▼M1

## *Стаття 22a*

**SafeSeaNet**



1. Держави-члени створюють системи управління навігаційною інформацією на національному та місцевому рівнях для опрацювання інформації, зазначеної в цій Директиві.
2. Системи, створені відповідно до параграфа 1, повинні давати змогу оперативно використовувати зібрану інформацію та відповідати, зокрема, умовам, зазначеним у статті 14.
3. Для гарантування ефективного обміну інформацією, зазначеною у цій Директиві, держави-члени забезпечують, щоб національні або місцеві системи, створені для збору, опрацювання та зберігання такої інформації, були взаємопов'язані з SafeSeaNet. Комісія повинна забезпечити, щоб SafeSeaNet функціонувала цілодобово. Опис та принципи SafeSeaNet визначені в додатку III.
4. Без обмеження дії параграфа 3, у разі діяльності на виконання внутрішніх угод Співтовариства або у рамках транскордонних міжрегіональних або транснаціональних проектів Співтовариства держави-члени повинні забезпечити, щоб інформаційні системи або мережі відповідали вимогам цієї Директиви та були сумісні і з'єднані з SafeSeaNet.

#### ▼ В

### Стаття 23

#### Співпраця між державами-членами та Комісією

Держави-члени та Комісія повинні співпрацювати для досягнення таких цілей:

- (a) оптимального використання інформації, отриманої відповідно до цієї Директиви, переважно за допомогою розвитку відповідних телематичних зв'язків між береговими станціями та адміністраціями портів з метою обміну даними щодо руху суден, розрахованого часу їх прибуття у порти та їхнього вантажу;
- (b) розвитку та підвищення результативності телематичних зв'язків між береговими станціями держав-членів з метою отримання чіткішої картини руху, кращого моніторингу суден у дорозі, гармонізації та, наскільки це можливо, впорядкування звітів, затребуваних від суден під час рейсу;

#### ▼ М1

- (c) розширення покриття інформаційної системи Співтовариства з моніторингу руху суден та/або її удосконалення з метою покращення ідентифікації та моніторингу суден, враховуючи розвиток інформаційно-комунікаційних технологій. У цьому зв'язку, держави-члени та Комісія спільно працюють, де це необхідно, для формування обов'язкових систем сповіщень, обов'язкових морських служб руху та відповідних систем маршрутизації руху суден з метою подання їх до ММО на затвердження. Також вони співпрацюють у межах відповідних регіональних та міжнародних органів щодо розробки систем дальньої ідентифікації та відстеження;

#### ▼ В

- (d) укладання, якщо необхідно, узгоджених планів розміщення суден, що перебувають у скрутному становищі;

#### ▼ М1

- (e) забезпечення взаємозв'язку і взаємодійності національних систем, використовуваних для управління інформацією, зазначеною у додатку I, розвитку та удосконалення SafeSeaNet.

### Стаття 23а

#### Опрацювання навігаційної інформації про безпеку та управління нею

1. Комісія повинна забезпечити, де це необхідно, опрацювання, використання та поширення серед призначених державами-членами органів інформації, зібраної на виконання цієї Директиви.
2. Де це доречно, Комісія повинна долучитися до розробки та експлуатації систем збору та поширення даних, що стосуються морської безпеки, зокрема через систему «Equasis» або іншу рівноцінну публічну систему.

#### ▼ M1

### *Стаття 24*

#### **Конфіденційність інформації**

1. Відповідно до законодавства Співтовариства або національного законодавства, держави-члени повинні вживати необхідних заходів для забезпечення конфіденційності інформації, переданої їм відповідно до цієї Директиви, і використовувати таку інформацію лише відповідно до цієї Директиви.
2. Комісія розглядає можливі проблеми мережевої та інформаційної безпеки і пропонує відповідні зміни та доповнення до додатка III для підвищення мережевої безпеки.

#### ▼ B

### *Стаття 25*

#### **Моніторинг імплементації цієї Директиви та санкції**

1. Держави-члени повинні здійснювати регулярні інспектування та будь-які інші дії, необхідні для перевірки функціонування берегових телематичних систем, створених на виконання вимог цієї Директиви та, зокрема, їхньої здатності відповідати вимогам до негайного і цілодобового отримання або відправлення інформації, повідомленої відповідно до статей 13 та 15.
2. Держави-члени визначають систему санкцій за порушення національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви, і вживають усіх необхідних заходів для забезпечення застосування таких санкцій. Передбачені таким чином санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.
3. Держави-члени без затримки інформують державу, під прапором якої плаває судно, та будь-яку іншу державу, якої це стосується, про заходи, вжиті стосовно суден, що не ходять під їхнім прапором відповідно до статей 16 та 19 та параграфа 2 цієї статті.
4. Якщо держава-член, у разі інциденту або аварії в морі, зазначених у статті 19, з'ясовує, що компанія не змогла встановити і підтримувати зв'язок із судном або з відповідними береговими станціями, вона інформує державу, що видала або від імені якої був виданий документ відповідності ISM і пов'язаний із ним сертифікат управління безпекою.

Якщо істотність збою демонструє існування значного числа випадків невідповідності в роботі системи управління безпекою компанії, заснованої в державі-члені, держава-член, яка видала судну документ відповідності або сертифікат управління безпекою, повинна негайно вжити необхідних заходів щодо відповідної компанії з тим, щоб документ відповідності та пов'язаний із ним сертифікат управління безпекою було відкликано.

### *Стаття 26*

#### **Оцінювання**

1. Держави-члени повинні до 5 лютого 2007 року відзвітувати Комісії про прогрес в імплементації цієї Директиви та, зокрема, положень статей 9, 10, 18, 20, 22, 23 та 25. Держави-

члени повинні до 31 грудня 2009 року відзвітувати Комісії про повну імплементацію Директиви.

2. На підставі звітів, зазначених у параграфі 1, через шість місяців після цього Комісія звітує Європейському Парламенту і Раді щодо імплементації цієї Директиви. У своїх звітах Комісія встановлює, чи допомагають і якою мірою положення цієї Директиви, імplementовані державами-членами, поліпшити безпеку та ефективність морських перевезень та запобігти забрудненню суднами.

3. Комісія оцінює необхідність і доцільність заходів на рівні Співтовариства, що сприятимуть відшкодуванню або компенсації витрат і збитків, що виникли у зв'язку із розміщенням суден у скрутному становищі, зокрема відповідних вимог до страхування чи іншого фінансового забезпечення.

До 5 лютого 2007 року Комісія повинна відзвітувати перед Європейським Парламентом і Радою про результати такого оцінювання.

## ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

### ▼ M5

#### *Стаття 27*

#### **Внесення змін**

1. У рамках сфери дії цієї Директиви, яку визначено у статті 2, Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 27а, покликані вносити зміни у покликання на інструменти Союзу та ММО, наведені в цій Директиві, та у терміни й означення, передбачені у статті 3 та в додатках, для приведення їх у відповідність до положень Союзу або міжнародного права, які було ухвалено, до яких було внесено зміни або які набули чинності.
2. У рамках сфери дії цієї Директиви, яку визначено у статті 2, Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 27а, для внесення змін до додатків I, III та IV у світлі технічного прогресу та досвіду, здобутого під час застосування цієї Директиви.

### ▼ M5

#### *Стаття 27а*

#### **Здійснення делегованих повноважень**

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надають Комісії відповідно до умов, установлених у цій статті.
2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 27, надано Комісії на п'ятирічний період, починаючи з 26 липня 2019 року. Комісія складає звіт щодо делегованих повноважень не пізніше, ніж за дев'ять місяців до закінчення п'ятирічного періоду. Строк дії делегованих повноважень автоматично продовжується на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалить рішення проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до завершення кожного такого періоду.
3. Делеговані повноваження, зазначені у статті 27, можуть бути в будь-який час відкликани Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє дію делегованих повноважень, вказаних в тексті такого рішення. Таке рішення набуває чинності на наступний день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або з пізнішої дати, вказаної в ньому. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, що вже набули чинності.

4. Перед ухваленням делегованого акта Комісія проводить консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про краще законотворення ( <sup>4</sup> ).

5. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона нотифікує його одночасно Європейському Парламенту і Раді.

6. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 27, набуває чинності, тільки якщо ані Європейський Парламент, ані Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з моменту надсилання такого акта Європейському Парламенту і Раді, або якщо до закінчення такого періоду Європейський Парламент і Рада повідомили Комісії про те, що вони не заперечуватимуть. Такий період подовжують на два місяці за ініціативи Європейського Парламенту чи Ради.

▼ M5 —————

▼ B

#### *Стаття 29*

1. Держави-члени ухвалюють закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви, не пізніше 5 лютого 2004 року. Вони негайно інформують про них Комісію.

Якщо держави-члени ухвалюють такі акти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їхньої офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

2. Держави-члени надають Комісії положення національного законодавства, які вони ухвалюють у сфері регулювання цієї Директиви.

#### *Стаття 30*

Директиву Ради 93/75/ЄЕС скасовано з 5 лютого 2004 року.

#### *Стаття 31*

Ця Директива набуває чинності в день її публікації в *Офіційному віснику Європейських Співтовариств*.

#### *Стаття 32*

Цю Директиву адресовано державам-членам.

---

### *ДОДАТОК I*

#### **СПИСОК ІНФОРМАЦІЇ, ЯКУ НЕОБХІДНО ПОВІДОМИТИ**

##### **1. Інформація, яку необхідно повідомити згідно зі статтею 4 — Загальна інформація:**

- (a) ідентифікаційні дані судна (назва, позивний, ідентифікаційний номер ММО або номер MMSI),
- (b) порт призначення;
- (c) розрахунковий час прибуття до порту призначення або лоцманської станції, відповідно до вимог компетентного органу, та розрахунковий час відправлення з цього порту;
- (d) загальна кількість осіб на борту.

## **2. Інформація, яку необхідно повідомити згідно зі статтею 12 — Інформація про вантаж:**

- (a) правильні технічні назви небезпечних або забруднювальних вантажів, номери ООН (якщо є), класи небезпеки ММО відповідно до кодексів МКМПНВ, IBC і IGC та, якщо необхідно, клас судна, необхідний для вантажів INF, як визначено у Регламенті VII/14.2, кількість таких вантажів та, якщо їх перевозять не в цистернах, а в інших одиницях вантажного транспорту, їхній ідентифікаційний номер;
- (b) адреса, за якою можна отримати детальну інформацію про вантаж.

## **3. Інформація, яку необхідно повідомити згідно зі статтею 13:**

### **A. Загальна інформація:**

- (a) ідентифікаційні дані судна (назва, позивний, ідентифікаційний номер ММО або номер MMSI);
- (b) порт призначення;
- (c) для судна, що виходить з порту в державі-члені: розрахунковий час відправлення з порту відправлення або лоцманської станції, відповідно до вимог компетентного органу, та розрахунковий час прибуття до порту призначення;
- (d) для судна, що виходить з порту, розташованого за межами Співтовариства та прямує до порту в державі-члені: розрахунковий час прибуття до порту призначення або лоцманської станції, відповідно до вимог компетентного органу;
- (e) загальна кількість осіб на борту.

### **B. Інформація про вантаж:**

- (a) правильні технічні назви небезпечних або забруднювальних вантажів, номери ООН (якщо є), класи небезпеки ММО відповідно до кодексів МКМПНВ, IBC і IGC та, якщо необхідно, клас судна, як визначено у Кодексі INF, кількість таких вантажів, їхнє розташування на борту та, якщо їх перевозять не в цистернах, а в інших одиницях вантажного транспорту, їхній ідентифікаційний номер;
- (b) підтвердження того, що список вантажів або вантажна декларація, або відповідний план завантаження судна з детальною інформацією про небезпечні або забруднювальні вантажі та їхнє розташування на судні, перебуває на борту судна;
- (c) адреса, за якою можна отримати детальну інформацію про вантаж.

## **4. Інформація, зазначена у статті 5:**

- A. ідентифікаційні дані судна (назва, позивний, ідентифікаційний номер ММО або номер MMSI);
- B. дата та час,
- C або D. позиція за широтою та довготою або істинний пеленг та відстань у морських милях від чітко визначеного орієнтира,
- E. курс,
- F. швидкість,
- I. порт призначення та розрахунковий час прибуття,
- P. вантаж та, у разі присутності небезпечних вантажів на борту судна, кількість та клас ММО,
- T. адреса для надання повідомлення про вантаж,

W. загальна кількість осіб на борту,

#### ▼ M1

X. Різні:

- характеристики та розрахункова кількість бункерного палива, для суден валовою місткістю понад 1 000 тонн,
- навігаційний статус.

#### ▼ B

5. Капітан судна повинен негайно повідомити компетентному органу або адміністрації порту, яких це стосується, про будь-які зміни в інформації, повідомленій згідно з цим додатком.

#### ▼ M3

## *ДОДАТОК II*

### **Вимоги, застосовні до бортового обладнання**

#### **I. РИБОЛОВНІ СУДНА**

Риболовні судна загалом понад 15 метрів завдовжки повинні бути обладнані автоматизованими системами ідентифікації (АСІ), як передбачено статтею 6а згідно з таким розкладом:

- риболовні судна, загальна довжина яких становить 24 метри і більше, але менше 45 метрів: не пізніше 31 травня 2012 року,
- риболовні судна, загальна довжина яких становить 18 метрів і більше, але менше 24 метрів: не пізніше 31 травня 2013 року,
- риболовні судна, загальна довжина яких перевищує 15 метрів, але менша за 18 метрів: не пізніше 31 травня 2014 року,
- новостворені риболовні судна загальної довжини у понад 15 метрів підлягають під вимогу наявності обладнання, встановленою у статті 6а, з 30 листопада 2010 року.

#### **II. СУДНА, ЗАДІЯНІ В МІЖНАРОДНИХ РЕЙСАХ**

Пасажирські судна, незалежно від розміру, та усі судна, крім пасажирських, валовою місткістю 300 тонн і більше, які виконують міжнародні рейси із заходом до порту держави-члена, повинні бути обладнані автоматизованою системою ідентифікації (АСІ) відповідно до технічних та експлуатаційних стандартів, встановлених у розділі V Конвенції СОЛАС. Пасажирські судна, незалежно від розміру, та усі судна, крім пасажирських, валовою місткістю 3 000 тонн і більше, які виконують міжнародні рейси із заходом до порту держави-члена, повинні бути обладнані реєстратором даних рейсу (VDR) відповідно до технічних та експлуатаційних стандартів, встановлених у розділі V Конвенції СОЛАС. Для вантажних суден, побудованих до 1 липня 2002 року, VDR може бути спрощеним реєстратором даних рейсу (S-VDR), який повинен відповідати технічним та експлуатаційним стандартам, розробленим відповідно до розділу V Конвенції СОЛАС.

#### **III. СУДНА, ЗАДІЯНІ У ВНУТРІШНІХ РЕЙСАХ**

##### **1. Автоматизовані системи ідентифікації (АСІ)**

Пасажирські судна, незалежно від розміру, та усі інші судна валовою місткістю 300 тонн і більше, які виконують внутрішні рейси, повинні бути обладнані автоматизованою системою

ідентифікації (ACI), яка відповідає технічним і експлуатаційним стандартам, встановленим у розділі V Конвенції СОЛАС.

## **2. Системи реєстраторів даних рейсу (VDR)**

- (a) Пасажирські судна, незалежно від розміру, та судна, крім пасажирських, валовою місткістю 3 000 тонн і більше, збудовані 1 липня 2002 року чи пізніше, які виконують внутрішні рейси, повинні бути обладнані реєстратором даних рейсу (VDR), який відповідає технічним та експлуатаційним стандартам, розробленим відповідно до розділу V Конвенції СОЛАС.
- (b) Вантажні судна валовою місткістю 3 000 і більше, збудовані до 1 липня 2002 року, які виконують внутрішні рейси, повинні бути обладнані реєстратором даних рейсу (VDR) або спрощеним реєстратором даних рейсу (S-VDR), який відповідає технічним та експлуатаційним стандартам, розробленим відповідно до розділу V Конвенції СОЛАС.

## **IV. ЗВІЛЬНЕННЯ**

### **1. Звільнення від вимоги щодо наявності АСІ на борту**

- (a) Держави-члени можуть звільнити пасажирські судна менше 15 метрів завдовжки або валовою місткістю 300 тонн, які виконують внутрішні рейси, від застосування вимог щодо АСІ, викладених у цьому додатку.
- (b) Держави-члени можуть звільнити судна, крім пасажирських, валовою місткістю 300 тонн і більше, але менше ніж 500 тонн, які плавають виключно у внутрішніх водах держави-члена та поза маршрутами, зазвичай використовуваними іншими суднами, обладнаними АСІ, від вимог щодо наявності АСІ, викладених у цьому додатку.

### **2. Звільнення від вимоги щодо наявності VDR або S-VDR на борту**

Держави-члени можуть надавати такі звільнення від вимоги щодо обладнання VDR або S-VDR:

- (a) лише пасажирські судна, які виконують рейси у морських районах і не належать до класу А, як зазначено в статті 4 Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/45/ЄС ( <sup>5</sup> ), можуть бути звільнені від вимоги щодо обладнання VDR.
- (b) судна, крім пасажирських суден ро-ро, збудовані до 1 липня 2002 року, можуть бути звільнені від вимоги щодо обладнання VDR, якщо можливо продемонструвати, що взаємодія VDR з встановленим на судні обладнанням недоречна та нездійсненна.
- (c) вантажні судна, збудовані до 1 липня 2002 року, які виконують міжнародні або внутрішні рейси, можуть бути звільнені від вимоги щодо обладнання S-VDR, якщо такі судна будуть цілковито виведені з експлуатації впродовж двох років з дати імплементації, вказаної у розділі V Конвенції СОЛАС.

## **▼ M4**

### *ДОДАТОК III*

## **ЕЛЕКТРОННІ ПОВІДОМЛЕННЯ ТА СИСТЕМА ОБМІНУ НАВІГАЦІЙНОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (SAFESEANET)**

### **1. Загальна концепція та архітектура**

Система обміну навігаційною інформацією ЄС, SafeSeaNet, забезпечує отримання, зберігання, пошук і обмін інформацією в цілях морської безпеки, охорони в порту та відкритому морі, захисту морського середовища та ефективності морського судноплавства та морських перевезень.

SafeSeaNet — це спеціалізована система, створена для сприяння обміну інформацією в електронному форматі між державами-членами та надання Комісії та державам-членам необхідної інформації відповідно до законодавства Союзу. Вона складається з мережі національних систем SafeSeaNet у державах-членах та центральної системи SafeSeaNet, яка функціонує як вузлова точка.

Система обміну навігаційною інформацією ЄС об'єднує усі національні системи SafeSeaNet, створені відповідно до цієї Директиви, та включає центральну систему SafeSeaNet.

## **2. Організація, експлуатація, розвиток та обслуговування**

### **2.1. Обов'язки**

#### **2.1.1. Національні заходи**

Держави-члени створюють і підтримують національну систему SafeSeaNet, яка дає змогу обмінюватися навігаційною інформацією між зареєстрованими користувачами під відповідальність національного компетентного органу (НКО).

НКО відповідає за організацію роботи національної системи, яка повинна включати координацію користувачів і постачальників даних на національному рівні, а також забезпечення присвоєння міжнародних кодів географічних об'єктів (UN LOCODES) та створення і підтримання необхідної національної IT-інфраструктури і процедур, описаних у документації про контроль над інтерфейсом та функціоналом, зазначеній в пункті 2.3.

Національна система SafeSeaNet забезпечує взаємозв'язок користувачів, зареєстрованих під відповідальність НКО і, за згодою НКО, може бути доступною для визначених суб'єктів судноплавства (судновласників, агентів, капітанів, вантажовідправників тощо), зокрема для того, щоб сприяти наданню та отриманню сповіщень в електронному вигляді відповідно до законодавства Союзу.

#### **2.1.2. Центральна система SafeSeaNet**

На політичному рівні Комісія спільно з державами-членами відповідає за організацію роботи і розвиток центральної системи SafeSeaNet і за нагляд за системою SafeSeaNet; водночас Європейське агентство з морської безпеки згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1406/2002 ( <sup>6</sup> ), спільно з державами-членами та Комісією відповідає за:

- технічну імплементацію та документування SafeSeaNet,
- розробку, експлуатацію та інтеграцію електронних повідомлень і даних, а також технічну підтримку інтерфейсів з центральною системою SafeSeaNet, включно з даними АСІ, отриманими через супутник, різними інформаційними системами, згаданими у цій Директиві, та як зазначено у пункті 3.

Центральна система SafeSeaNet, функціонуючи як вузлова точка, взаємопов'язує усі національні системи SafeSeaNet та створює необхідну IT-інфраструктуру і процедури, як описано у документації про контроль над інтерфейсом і функціоналом, зазначеній в пункті 2.3.

### **2.2. Принципи організації**

Комісія повинна створити керівну групу високого рівня, яка ухвалює процедурні правила та складається з представників держав-членів і Комісії, з метою:

- внесення рекомендацій для підвищення ефективності та безпеки системи,
- надання відповідних настанов щодо розвитку системи,
- допомоги Комісії під час перевірки функціонування системи,
- надання відповідних настанов щодо розробки взаємодійної платформи для взаємного обміну даними, яка поєднує інформацію від SafeSeaNet з інформацією від інших інформаційних систем, зазначених у пункті 3,



- затвердження документа про контроль над інтерфейсом і функціоналом, зазначеного в пункті 2.3 та будь-яких змін і доповнень до нього,
- ухвалення настанов щодо збору та поширення через SafeSeaNet інформації стосовно компетентних органів, призначених державами-членами для виконання відповідних функцій згідно з цією Директивою,
- забезпечення взаємодії з іншими відповідними робочими форумами, зокрема із групою з питань спрощення морських адміністративних процедур та електронних інформаційних служб.

### **2.3. Документ про контроль над інтерфейсом і функціоналом та інша технічна документація**

У тісній співпраці з державами-членами Комісія розробляє та забезпечує виконання документа про контроль над інтерфейсом і функціоналом (IFCD).

Документ IFCD детально описує експлуатаційні вимоги та процедури, застосовні до національних та центральних елементів системи SafeSeaNet, призначених для забезпечення дотримання відповідного законодавства Союзу.

Документ IFCD містить правила щодо:

- настанов з надання прав доступу для управління якістю даних,
- інтеграції даних, як зазначено у пункті 3, та їх поширення через систему SafeSeaNet,
- експлуатаційних процедур для Агентства та держав-членів, що визначають механізми контролю якості даних системи SafeSeaNet,
- специфікацій механізмів захисту передачі та обміну даними, та
- архівування інформації на національному та центральному рівнях.

Документ IFCD зазначає засоби зберігання та доступність інформації про небезпечні або забруднювальні вантажі, що стосуються регулярних перевезень, яким надано звільнення відповідно до статті 15.

Технічна документація стосовно SafeSeaNet, як-от стандарти формату обміну даними, взаємодійність із іншими системами та застосунками, посібники користувачів, специфікації щодо безпеки роботи в мережі та референтні бази даних, використовувані для підтримки зобов'язань щодо сповіщень, повинна бути розроблена та підтримувана Агентством у співпраці із державами-членами.

### **3. Обмін та спільне користування даними**

Система повинна застосовувати галузеві стандарти та бути здатною взаємодіяти з публічними та приватними системами, використовуваними для створення, надання або отримання інформації всередині SafeSeaNet.

Комісія та держави-члени співпрацюють для вивчення можливостей реалізації та вдосконалення функціоналу, який би, наскільки це можливо, забезпечував, щоб постачальникам даних, включно з капітанами, власниками, агентами, операторами, вантажовідправниками та іншими відповідними органами, достатньо було б подати інформацію лише один раз, беручи до уваги зобов'язання за Директивою 2010/65/ЄС ( <sup>7</sup> ) та інше відповідне законодавство Союзу. Держави-члени повинні забезпечити, щоб подана інформація була доступною для використання у всіх відповідних системах сповіщення, повідомлення, спільного користування інформацією та моніторингу руху суден (VTMIS).

Держави-члени повинні розробляти та підтримувати необхідні інтерфейси для автоматичної передачі даних електронним способом до мережі SafeSeaNet.

Центральну систему SafeSeaNet потрібно використовувати для поширення електронних повідомлень і даних, обмін або спільне користування якими відбувається згідно з цією Директивою та відповідним законодавством Союзу, з-поміж якого:

- Директива Європейського Парламенту і Ради 2000/59/ЄС ( <sup>8</sup> ) від 27 листопада 2000 року про портові приймальні споруди для судових відходів та залишків вантажу, у частині її статті 12(3),
- Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/35/ЄС ( <sup>9</sup> ) від 7 вересня 2005 року про забруднення із суден та запровадження санкцій, зокрема, кримінальних санкцій, за злочини, пов'язані із забрудненням, у частині її статті 10,
- Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС ( <sup>10</sup> ) від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту, у частині її статті 24,
- Директива Європейського Парламенту і Ради 2010/65/ЄС від 20 жовтня 2010 року про формальні умови надання сповіщень про судна, що прибувають та/або виходять з портів держав-членів, якщо застосовано її статтю 6.

Робота системи SafeSeaNet повинна сприяти формуванню і заснуванню Європейського морського транспортного простору без бар'єрів.

Якщо ухвалені на міжнародному рівні норми дозволяють маршрутизацію інформації LRIT стосовно суден третіх країн, мережі SafeSeaNet використовують для поширення інформації LRIT, отриманої відповідно до статті 6b цієї Директиви, серед держав-членів з відповідним рівнем безпеки.

#### **4. Безпека та права доступу**

Центральна та національні системи SafeSeaNet повинні відповідати вимогам цієї Директиви стосовно конфіденційності інформації, а також принципів і специфікацій механізмів захисту, описаних у документі IFCD, зокрема щодо прав доступу.

Держави-члени повинні ідентифікувати усіх користувачів, яким надана певна роль та пакет прав доступу, відповідно до IFCD.

#### **▼ МЗ**

### *ДОДАТОК IV*

#### **Заходи, доступні державам-членам у разі виникнення загрози для безпеки мореплавства та захисту довкілля**

##### **(відповідно до статті 19(1))**

Якщо після інциденту або впливу на судно обставин типу описаних у статті 17 компетентний орган відповідної держави-члена вважає, в рамках міжнародного права, що необхідно запобігти, зменшити або усунути серйозну та неминучу загрозу для своєї берегової лінії або пов'язаних з цим інтересів, безпеки інших суден, їхніх екіпажів та пасажирів або осіб, які перебувають на березі, або для захисту морського середовища, такий орган може, зокрема:

- (a) обмежити рух судна або скерувати його на дотримання конкретного курсу. Ця вимога не впливає на відповідальність капітана щодо безпечного керування своїм судном;
- (b) надати офіційну вказівку капітану судна покласти край загрози для довкілля або безпеки судноплавства;

- (c) направити на борт судна експертну групу для оцінювання ступеня загрози та допомоги капітану у виправленні ситуації та інформуванні відповідної компетентної берегової станції;
- (d) у випадку неминучої загрози проінструктувати капітана відвести судно до порту-прихистку, або забезпечити лоцманське проведення чи буксирування судна.

Якщо судно буксирують на умовах угоди про буксирування або порятунк, заходи, вжиті компетентним органом держави-члена згідно з пунктами (a) та (d) можуть також бути поширені на компанії, залучені до допомоги, порятунку та буксирування.

---

(<sup>1</sup>) ОВ L 138, 01.06.1999, с. 1.

(<sup>2</sup>) ОВ L 157, 07.07.1995, с. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Європейського Парламенту і Ради 2001/106/ЄС (ОВ L 19, 22.01.2002, с. 17).

(<sup>3</sup>) ОВ L 131, 28.05.2009, с. 128

(<sup>4</sup>) ОВ L 123, 12.05.2016, с. 1.

(<sup>5</sup>) ОВ L 163, 25.06.2009, с. 1.

(<sup>6</sup>) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1406/2002 від 27 червня 2002 року про заснування Європейського агентства морської безпеки (ОВ L 208, 05.08.2002, с. 1).

(<sup>7</sup>) Директива Європейського Парламенту і Ради 2010/65/ЄС від 20 жовтня 2010 року про процедури звітування для суден, які прибувають до та/або відходять із портів держав-членів, та скасування Директиви 2002/6/ЄС (ОВ L 283, 29.10.2010, с. 1).

(<sup>8</sup>) Директива Європейського Парламенту і Ради 2000/59/ЄС від 27 листопада 2000 року про портові приймальні споруди для судових відходів та залишків вантажу (ОВ L 332, 28.12.2000, с. 81).

(<sup>9</sup>) Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/35/ЄС від 7 вересня 2005 року про забруднення із суден та запровадження санкцій, зокрема, кримінальних санкцій, за злочини, пов'язані із забрудненням (ОВ L 255, 30.09.2005, с. 11).

(<sup>10</sup>) Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту (ОВ L 131, 28.05.2009, с. 57).