

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 2009/16/ЄС**
від 23 квітня 2009 року
про контроль державою порту
(Нова редакція)
(Текст стосується ЄЄП)
(ОВ L 131, 28.05.2009, с. 57)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2013/38/ЄС Текст стосується ЄЄП від 12 серпня 2013 року	L 218	1	14.08.2013
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 1257/2013 від 20 листопада 2013 року	L 330	1	10.12.2013
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2015/757 від 29 квітня 2015 року	L 123	55	19.05.2015
► M4	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2017/2110 Текст стосується ЄЄП від 15 листопада 2017 року	L 315	61	30.11.2017

Із виправленнями, внесеними:

- C1 Виправленням, ОВ L 032, 01.02.2013, с. 23 (2009/16/ЄС)

- ▼ **В**
- ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/16/ЄС**
від 23 квітня 2009 року
про контроль державою порту
(Нова редакція)
(Текст стосується ЄЄП)

Мета

Мета цієї Директиви — допомогти значно зменшити кількість суден, що не відповідають стандартам, у водах під юрисдикцією держав-членів, через:

- (a) збільшення відповідності нормам міжнародного законодавства та відповідного законодавства Співтовариства щодо морської безпеки, захисту морського середовища й умов життя та праці на борту суден усіх прапорів;
- (b) визначення спільних критеріїв контролю суден державою порту та узгодження процедур перевірки та затримання, на основі знань і досвіду, отриманих у рамках Паризького меморандуму;
- (c) впровадження в межах Співтовариства системи контролю державою порту, що базується на перевірках, здійснюваних у межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, з метою перевірки усіх суден із частотою, яка залежить від їхнього профілю ризику, піддаючи судна, що становлять вищий ризик, більш детальним перевіркам із меншими інтервалами.

Стаття 2

Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви застосовують такі терміни та означення:

1. «Конвенції» означають наведені нижче конвенції з доданими до них протоколами та внесеними до них змінами, а також пов'язаними з ними кодексами з обов'язковим статусом, у їхній актуальній версії:

- (a) Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року (LL 66);
- (b) Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС 74);
- (c) Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден 1973 року та пов'язаний з нею Протокол 1978 року (Марпол 73/78);
- (d) Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW 78/95);
- (e) Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (Colreg 72);
- (f) Міжнародна Конвенція про обмірювання суден 1969 року (ITC 69);

▼ M1 _____

▼ B

- (h) міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року (CLC 92);

▼ M1

- (i) Конвенція про працю в морському суднопластві 2006 року (MLC 2006);
- (j) Міжнародна конвенція про контроль за шкідливими системами проти обростання на суднах 2001 року (AFS 2001);
- (k) Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом (Bunkers Convention, 2001);

▼ B

2. «Паризький меморандум» означає Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту, підписаний у Парижі 26 січня 1982 року, в його актуальній версії.

3. «Норми та процедури системи добровільного аудиту держав-членів ММО» означає Резолюцію А.974(24) Асамблеї Міжнародної Морської Організації (ММО).
4. «Регіон Паризького меморандуму» означає географічну область, у якій держави, що підписали Паризький меморандум, проводять перевірки в рамках Паризького меморандуму.
5. «Судно» означає будь-яке морське судно, до якого застосовують одну чи кілька Конвенцій, що плаває під прапором відмінним від прапора держави порту.
6. «Взаємодія судно/порт» означає взаємодії, які відбуваються, коли на судно прямо і безпосередньо поширюються дії, пов'язані з переміщенням осіб або вантажів, чи наданням портових послуг судну або з судна;
7. «Судно на якорній стоянці» означає судно, розташоване в порту чи в іншій зоні в межах юрисдикції порту, але не на причалі, яке здійснює взаємодію судно/порт.
8. «Інспектор» означає працівника публічного сектору або особу, належним чином уповноважену компетентним органом держави-члена проводити перевірки в рамках контролю державою порту та підзвітну цьому компетентному органу.
9. «Компетентний орган» означає морський орган, що відповідає за контроль державою порту згідно з цією Директивою.
10. «Нічний час» означає будь-який період часу, що становить не менше семи годин, за визначенням національного законодавства, і повинен у будь-якому випадку включати в себе період між 00.00 і 05.00.
11. «Первинна перевірка» означає відвідування інспектором борту судна для перевірки дотримання відповідних конвенцій та регламентів, і включає в себе щонайменше проведення контролю, передбаченого статтею 13(1).
12. «Більш детальна перевірка» означає перевірку, під час якої судно, його устаткування та екіпаж у цілому або, в разі необхідності, окремо, за обставин, передбачених статтею 13(3), підлягають всебічному обстеженню, що охоплює конструкцію судна, устаткування, укомплектованість судна екіпажем, умови життя та праці, а також дотримання порядку дій екіпажу на борту судна.
13. «Розширена перевірка» означає перевірку, яка охоплює принаймні об'єкти, зазначені в Додатку VII. Розширена перевірка може включати більш детальну перевірку, якщо для цього є чіткі підстави відповідно до статті 13(3).
14. «Скарга» означає будь-яку інформацію чи повідомлення, подані будь-якою особою чи організацією, що має законний інтерес щодо безпеки судна, включаючи інтерес щодо безпеки чи ризику для здоров'я екіпажу, умов життя та праці на борту суден і запобігання забрудненню.
15. «Затримання» означає офіційну заборону судну виходити в море через виявлені недоліки, які, окремо або в сукупності, роблять судно непридатним до плавання.
16. «Припис про відмову в доступі» означає рішення, видане капітану судна, компанії, відповідальній за судно, та державі прапора для їх сповіщення про те, що судну буде відмовлено в доступі до всіх портів та якорних стоянок Співтовариства.
17. «Припинення операції» означає офіційну заборону продовження операції через виявлені недоліки, які, окремо або в сукупності, можуть зробити продовжену операцію небезпечною.
18. «Компанія» означає власника судна або будь-яку іншу організацію чи особу, таку як керівник або фрахтувальник судна без екіпажу, якій власник судна передав відповідальність за експлуатацію судна і яка, беручи на себе таку відповідальність, погодилася нести усі обов'язки та зобов'язання, передбачені Міжнародним кодексом з управління безпекою (МКУБ).
19. «Визнана організація» означає класифікаційне товариство або інший приватний орган, що

виконує передбачені статутом завдання від імені адміністрації держави прапора.

20. «Обов'язковий сертифікат» означає сертифікат, виданий державою прапора або від її імені, згідно з Конвенціями.
21. «Сертифікат класу» означає документ, що підтверджує відповідність Правилу 3-1 Частини А-1 Глави II-1 СОЛАС 74.
22. «База даних про результати перевірок» означає інформаційну систему, що сприяє впровадженню системи контролю державою порту в межах Співтовариства і стосується даних про результати перевірок, проведених у Співтоваристві та регіоні Паризького меморандуму.

▼ M1

23. «Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні» означає свідоцтво, зазначене в Правилі 5.1.3 Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року.
24. «Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплаванні» означає декларацію, зазначену в Правилі 5.1.3 Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року.

▼ M4

25. «пасажирське судно типу ро-ро» означає судно, здатне перевозити понад 12 пасажирів та обладнане засобами для забезпечення в'їзду та виїзду автомобільних і залізничних транспортних засобів;
26. «високошвидкісне пасажирське судно» означає судно, означене в Правилі 1 Глави X СОЛАС 74, яке здатне перевозити понад 12 пасажирів;
27. «регулярні перевезення» означає серію рейсів пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна, яка забезпечує сполучення між тими самими двома або більше портами, або серію рейсів з/до того самого порту без проміжних зупинок, під час яких судно експлуатується:
 - (i) відповідно до опублікованого розкладу; або
 - (ii) здійснюючи настільки регулярні або часті переходи, що вони стають упізнаваною систематичною серією;

▼ M1

Усі покликання в цій Директиві на Конвенції, міжнародні кодекси та резолюції, включаючи сертифікати та інші документи, вважаються покликаннями на ці Конвенції, міжнародні кодекси та резолюції в їхній актуальній версії.

▼ В

Стаття 3

Сфера застосування

1. Цю Директиву застосовують до будь-якого судна та його екіпажу, що заходить до порту чи на якірну стоянку держави-члена для ведення діяльності, пов'язаної зі взаємодією судно/порт.

Франція може вирішити, що порти та якірні стоянки, на які поширюється цей параграф, не включають порти та якірні стоянки, розташовані в заморських департаментах, зазначених у статті 299(2) Договору.

Якщо держава-член здійснює перевірку судна у водах, що знаходяться під її юрисдикцією, але не в порту, це вважають перевіркою, здійснюваною для цілей цієї Директиви.

Ніщо в цій статті не впливає на права втручання, що їх має держава-член згідно з відповідними Конвенціями.

Держави-члени, які не мають морських портів і можуть довести, що судна, на які поширюється дія цієї Директиви, становлять менше 5 % від загальної кількості окремих суден, які щороку заходили в їхні річкові порти впродовж трьох попередніх років, можуть відступати від положень цієї Директиви.

Держави-члени, які не мають морських портів, повідомляють Комісії, щонайпізніше в день транспозиції Директиви, загальну кількість суден і кількість суден, що заходили у їхні порти впродовж зазначеного вище трирічного періоду, та інформують Комісію про будь-які подальші зміни згаданих показників.

▼M4

Ця Директива також застосовується до перевірок пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що проводяться за межами порту або далеко від місця якірної стоянки, під час регулярних перевезень відповідно до статті 14а.

▼B

2. Якщо валова місткість судна становить менше 500, держави-члени виконують ті вимоги відповідної Конвенції, які є застосовними, і, у тій мірі, у якій Конвенція не є застосовною, вживають заходів, необхідних для того, щоб забезпечити, щоб ці конкретні судна не становили виражену загрозу безпеці, здоров'ю чи довкіллю. Застосовуючи цей параграф, держави-члени керуються Додатком 1 до Паризького меморандуму.

▼M1

3. Здійснюючи перевірку судна, що плаває під прапором держави, яка не є стороною Конвенції, держава-член забезпечує, щоб режим, застосований до цього судна та його екіпажу, не був більш сприятливим, ніж той, що застосовують до судна, яке плаває під прапором держави, що є стороною цієї Конвенції. Таке судно підлягає більш детальній перевірці відповідно до процедур, передбачених Паризьким меморандумом.

▼B

4. Риболовні судна, військові судна, допоміжні військові судна, дерев'яні судна простої конструкції, урядові судна, що використовують у некомерційних цілях, та яхти, не задіяні в торгівлі, виключають зі сфери застосування цієї Директиви.

▼M1

5. Заходи, ужиті для впровадження цієї Директиви, не призводять до зниження загального рівня захисту моряків, передбаченого соціальним правом Союзу, у сферах, до яких застосовують цю Директиву, порівняно з наявним у кожній державі-члені становищем. Якщо під час уживання цих заходів компетентний орган держави порту дізнається про виражене порушення права Союзу на борту суден, що плавають під прапором держави-члена, він повинен, відповідно до національного законодавства та практики, негайно сповістити будь-який інший компетентний орган з метою подальшого вжиття заходів залежно від обставин.

▼B

Стаття 4

Повноваження на проведення перевірок

1. Держави-члени вживають усіх необхідних заходів, для того щоб мати законні повноваження проводити перевірки, зазначені в цій Директиві, на борту іноземних суден відповідно до міжнародного права.

2. Держави-члени забезпечують функціонування відповідних компетентних органів, до яких призначають, наприклад, шляхом набору, необхідну кількість персоналу, зокрема кваліфікованих інспекторів, для проведення перевірок суден і вживають необхідних заходів для забезпечення виконання

інспекторами своїх обов'язків, визначених у цій Директиві, та гарантують, що вони наявні для проведення перевірок, передбачених цією Директивою.

Стаття 5

Система перевірок та зобов'язання щодо річного обсягу проведення перевірок

1. Держави-члени здійснюють перевірки відповідно до системи відбору, описаної в статті 12 та положеннях Додатка I.
2. Щоб виконати зобов'язання щодо річного обсягу проведення перевірок, кожна держава-член:
 - (a) проводить перевірку всіх суден із пріоритетом I, зазначених у статті 12(a), що заходять у порти та місця якірної стоянки; та
 - (b) щороку проводить загальну кількість перевірок суден із пріоритетом I та пріоритетом II, зазначених у статті 12(a) та (b), яка відповідає щонайменше її частці від загальної кількості перевірок, які необхідно провести впродовж року в межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму. Частка перевірок кожної держави-члена базується на відношенні кількості індивідуальних суден, що заходять у порти цієї конкретної держави-члена, до загальної кількості індивідуальних суден, що заходять у порти кожної держави в межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму.
3. З метою розрахунку частки від загальної кількості перевірок, що необхідно провести впродовж року в межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, зазначеної в пункті (b) параграфу 2, судна на якірній стоянці не враховують, якщо інше не обумовлено цією конкретною державою-членом.

Стаття 6

Умови виконання зобов'язань щодо проведення перевірок

Держави-член, що не здійснює перевірки, передбачені статтею 5(2)(a), виконує свої зобов'язання згідно з цим положенням, якщо кількість таких нездійснених перевірок не перевищує:

- (a) 5 % від загальної кількості суден із пріоритетом I, що мають високий профіль ризику, які заходять до її портів та місць якірної стоянки;
- (b) 10 % від загальної кількості суден із пріоритетом I, відмінних від суден із високим профілем ризику, які заходять до її портів та місць якірної стоянки.

Незважаючи на відсоткові показники, зазначені в пунктах (a) та (b), держави-члени надають пріоритет перевірці суден, які згідно з інформацією, поданою з бази даних про результати перевірок, нечасто заходять у порти в межах Співтовариства.

Незважаючи на відсоткові показники, зазначені в пунктах (a) та (b), для суден із пріоритетом I, що заходять до місць якірної стоянки, держави-члени надають пріоритет перевірці суден з високим профілем ризику, які згідно з інформацією, поданою базою даних про результати перевірок, нечасто заходять у порти в межах Співтовариства.

Стаття 7

Умови рівномірного розподілу перевірок у межах Співтовариства

1. Державу-член, у якій загальна кількість заходів суден із пріоритетом I перевищує її частку перевірок, зазначену в статті 5(2)(b), вважають такою, що виконує ці зобов'язання, якщо кількість проведених державою-членом перевірок суден із пріоритетом I відповідає принаймні такій частці перевірок, і якщо кількість нездійснених перевірок держави-члена не перевищує 30 % від загальної кількості суден із пріоритетом I, що заходять до її портів та місць якірної стоянки.

2. Державу-член, у якій загальна кількість заходів суден із пріоритетом I не перевищує її частку перевірок, зазначену в статті 5(2)(b), вважають такою, що виконує ці зобов'язання, якщо держава-член здійснює перевірки суден із пріоритетом I, передбачені статтею 5(2)(a), та проводить перевірки принаймні на 85 % від загальної кількості суден із пріоритетом II, що заходять до її портів та місць якірної стоянки.

3. Під час перегляду, зазначеного в статті 35, Комісія, зокрема, розглядає вплив цієї статті на зобов'язання щодо перевірок, беручи до уваги знання та досвід, отримані в Співтоваристві та в рамках Паризького меморандуму. Перегляд ураховує мету перевіряння всіх суден, що заходять у порти та місця якірної стоянки в межах Співтовариства. За необхідності, Комісія пропонує додаткові заходи, спрямовані на покращення ефективності системи перевірок, яку застосовують у Співтоваристві, і, за потреби, новий перегляд впливу цієї статті на пізнішому етапі.

Стаття 8

Відкладення перевірок та виняткові обставини

1. Державу-член може вирішити відкласти перевірку судна з пріоритетом I за таких обставин:

- (a) якщо перевірку можна провести під час наступного заходу судна в порт цієї ж держави-члена, за умови що в цей проміжок часу судно не заходить до жодного іншого порту в межах Співтовариства чи регіону Паризького меморандуму, а строк відкладення не становить більше 15 днів; або
- (b) якщо впродовж 15 днів перевірку можна провести в іншому порту заходу в межах Співтовариства чи регіону Паризького меморандуму, за умови що держава, на території якої розташований цей порт, завчасно погодилась провести перевірку.

Якщо перевірку відкладено відповідно до пункту (a) чи (b) і внесено до бази даних про результати перевірок, нездійснену перевірку не зараховують державам-членам, що відклали перевірку, як нездійснену перевірку.

Однак, якщо перевірку судна з пріоритетом I не здійснено, згадане судно не звільняють від проходження перевірки в наступному порту заходу в межах Співтовариства, відповідно до цієї Директиви.

2. Якщо перевірка суден із пріоритетом I не здійснена з причин експлуатаційного характеру, її не зараховують як нездійснену перевірку, за умови що причину скасування перевірки зазначено в базі даних про результати перевірок, і мають місце такі виняткові обставини:

- (a) на думку компетентного органу, проведення перевірки створило би ризик для безпеки інспекторів, судна, його екіпажу, порту, або морського середовища; або
- (b) захід судна відбувається лише в нічний час. У цьому випадку держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення перевірки суден, що регулярно заходять у нічний час, залежно від обставин.

3. Якщо перевірку судна на якірній стоянці не проведено, її не вважають нездійсненою перевіркою, якщо:

- (a) впродовж 15 днів перевірку судна проведено в іншому порту чи місці якірної стоянки в межах Співтовариства чи регіону Паризького меморандуму, відповідно до Додатку I; або
- (b) захід судна відбувається лише в нічний час чи його тривалість надто мала для задовільного проведення перевірки, і причину скасування перевірки зазначено у базі даних про результати перевірок; або
- (c) на думку компетентного органу, проведення перевірки створило би ризик для безпеки інспекторів, судна, його екіпажу, порту або морського середовища, і причину скасування перевірки зазначено в базі даних про результати перевірок.

Стаття 9

Повідомлення про прибуття суден

1. Оператор, агент або капітан корабля, що згідно зі статтею 14 підлягає розширеній перевірці й прямує до порту чи місця якірної стоянки держави-члена, повідомляє про прибуття судна згідно з положеннями, визначеними у Додатку III.
2. Отримавши повідомлення, зазначене в параграфі 1 цієї статті та в статті 4 Директиви Європейського Парламенту й Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року про інформаційну систему Співтовариства з моніторингу руху суден (¹), портові органи або органи, призначені з цією метою, надсилають таку інформацію компетентному органу.
3. Для будь-якої комунікації, передбаченої цією статтею, за можливості, застосовують електронні засоби.
4. Процедури та формати, розроблені державами-членами для цілей Додатка III до цієї Директиви, відповідають відповідним положенням, визначеним у Директиві 2002/59/ЄС, стосовно повідомлень суден.

Стаття 10

Профіль ризику судна

1. Усім суднам, що заходять до порту чи місця якірної стоянки держави-члена, у базі даних про результати перевірок присвоюють профіль ризику, що визначає їхній пріоритет проходження перевірок, інтервали між перевірками та обсяг перевірок.
2. Профіль ризику судна визначають залежно від сукупності видових та історичних параметрів, як зазначено нижче:
 - (a) Видові параметри
Видові параметри базуються на даних про тип, вік та прапор судна, пов'язані з судном визнані організації та виконання зобов'язань компанією, відповідно до Частини I.1 Додатка I, та Додатка II.
 - (b) Історичні параметри
Історичні параметри базуються на кількості недоліків та затримань за певний період, відповідно до Частини I.2 Додатка I та Додатка II.

3. На Комісію покладають виконавчі повноваження щодо впровадження методології розгляду видових параметрів ризику, пов'язаних, зокрема, з критеріями держави прапора та критеріями виконання зобов'язань компанією. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з процедурою розгляду, зазначеною в статті 31(3).

Стаття 11

Частота перевірок

Судна, що заходять до портів та місць якірної стоянки в межах Співтовариства, підлягають періодичним або додатковим перевіркам як зазначено нижче:

- (a) Судна підлягають періодичним перевіркам із заздалегідь визначеними інтервалами, що залежать від їхнього профілю ризику, відповідно до Частини I Додатку I. Інтервал між періодичними перевірками суден збільшується в міру зниження ризику. Для суден з високим рівнем ризику цей інтервал не перевищує шести місяців.
- (b) Судна підлягають додатковим перевіркам, незалежно від періоду, що минув з часу останньої періодичної перевірки, як зазначено нижче:
 - компетентний орган забезпечує проведення перевірки суден, на які поширюються вирішальні чинники, зазначені в Частині II 2A Додатка I,
 - перевірці можуть підлягати судна, на які поширюються непередбачені чинники, зазначені в Частині II 2B Додатка I. Рішення про здійснення такої додаткової перевірки лишається на професійний розсуд компетентного органу.

Стаття 12

Відбір суден для перевірки

Компетентний орган забезпечує, щоб відбір суден для перевірки здійснювався на основі їхнього профілю ризику, як описано в Частині I Додатка I, та в разі виявлення вирішальних або непередбачених чинників згідно з Частиною II 2A та 2B Додатка I.

З метою перевірки суден, компетентний орган:

- (a) відбирає судна, що підлягають обов'язковій перевірці, визначені як судна «з пріоритетом I», згідно з системою відбору, описаною в Частині II 3A Додатка I;
- (b) може відбирати судна, що підлягають перевірці, визначені як судна «з пріоритетом II», згідно з системою відбору, описаною в Частині II 3B Додатка I.

Стаття 13

Первинна та більш детальна перевірка

▼ M4

Держави-члени забезпечують, щоб судна, відібрані для перевірки згідно зі статтею 12 або статтею 14a, підлягали первинній перевірці або більш детальній перевірці, як зазначено нижче:

▼ B

1. Під час кожної первинної перевірки судна компетентний орган повинен забезпечити, щоб інспектор як мінімум:
 - (a) перевіряв сертифікати та документи, зазначені в Додатку IV, які необхідно зберігати на борту судна згідно з морським законодавством Співтовариства та конвенціями, що стосуються безпеки та охорони;
 - (b) у разі необхідності, перевіряв, чи було усунуто виражені недоліки, виявлені під час попередніх перевірок, проведених державою-членом або державою, що підписала Паризький меморандум;
 - (c) перевіряв загальний стан судна, включно з умовами гігієни, зокрема в машинному відділенні та житлових приміщеннях.
2. Якщо після перевірки, зазначеної в пункті 1, інформація про недоліки, які необхідно усунути в наступному порту заходу, була внесена до бази даних про результати перевірок, компетентний

орган такого наступного порту заходу може вирішити не проводити перевірки, зазначені в пункті 1(а) та (с).

3. Більш детальну перевірку, включно з контролем відповідності бортовим експлуатаційним вимогам, проводять, якщо після перевірки, зазначеної в пункті 1, є чіткі підстави вважати, що стан судна, його устаткування або екіпажу не задовольняє значною мірою відповідні вимоги Конвенції.

«Чіткі підстави» існують, якщо інспектор виявляє факти, що на його професійний розсуд є підставою для проведення більш детальної перевірки судна, його устаткування або його екіпажу.

Приклади «чітких підстав» наведені в Додатку V.

Стаття 14

Розширені перевірки

1. Такі категорії суден підлягають розширеній перевірці згідно з Частиною II 3А та 3В Додатка I:

- судна з високим профілем ризику,
- пасажирські судна, нафтоналивні судна, танкери-газовози або танкери-хімовози, або навалювальні судна, віком більше 12 років,
- судна з високим профілем ризику або пасажирські судна, нафтоналивні судна, танкери-газовози або танкери-хімовози, або навалювальні судна, віком більше 12 років у разі виявлення вирішальних чи непередбачених чинників,
- судна, що внаслідок отримання припису про відмову в доступі, виданого згідно зі статтею 16, підлягають повторній перевірці.

2. Оператор або капітан судна забезпечує виділення такої кількості часу в графіку роботи, якої буде достатньої для здійснення розширеної перевірки.

Без порушення заходів контролю, передбачених у цілях безпеки, судно залишається в порту до завершення перевірки.

3. Отримавши попереднє повідомлення від судна, що підлягає періодичній розширеній перевірці, компетентний орган повинен сповістити судно, якщо розширену перевірку не здійснюватимуть.

▼M1

4. Обсяг розширеної перевірки, включно із зонами ризику, що мають бути охоплені, визначено в Додатку VII. Комісія може ухвалювати детальні заходи, щоб забезпечити однакові умови імплементації Додатку VII. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з процедурою розгляду, зазначеною в статті 31(3).

▼M4

Стаття 14a

Перевірка пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що здійснюють регулярні перевезення

1. Пасажирські судна типу ро-ро та високошвидкісні пасажирські судна, що здійснюють регулярні перевезення, підлягають перевірці відповідно до встановленого графіка та інших вимог, визначених у Додатку XVII.

2. Держави-члени при плануванні перевірок пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден належним чином враховують графік експлуатації та технічного обслуговування пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден.

3. Якщо пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно проходило перевірку відповідно до додатка XVII, така перевірка заноситься до бази даних про результати перевірок та береться до уваги для цілей статей 10, 11 і 12, а також при розрахунку виконання зобов'язань щодо перевірок кожної держави-члена. Така перевірка включається до загального переліку щорічних перевірок, що проводяться державою-членом відповідно до вимог статті 5.

4. Стаття 9(1), стаття 11(a) та стаття 14 не застосовуються до пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден для регулярних перевезень, що пройшли перевірку відповідно до цієї статті.

5. Компетентний орган забезпечує відбір для перевірки пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що підлягають додатковій перевірці відповідно до статті 11(b), згідно з положеннями частина II 3A(c) та 3B(c) додатка I. Перевірки, що проводяться відповідно до положень цього параграфу, не впливають на періодичність проведення перевірок, як передбачено параграфом 2 додатка XVII.

6. Інспектор компетентного органу держави порту може погодитись, що під час перевірки пасажирських суден типу ро-ро або високошвидкісних пасажирських суден його супроводжуватиме інспектор держави порту від іншої держави-члена, який діятиме як спостерігач. Якщо прапор судна відповідає прапору держави-члена, держава порту, на відповідний запит, запрошує представника держави прапора супроводжувати перевірку, діючи як спостерігач.

▼В

Стаття 15

Настанови та процедури з безпеки та охорони

1. Держави-члени забезпечують, щоб їхні інспектори дотримувалися процедур та настанов, зазначених у Додатку VI.

2. У ході перевірок охорони держави-члени застосовують відповідні процедури, визначені в Додатку VI до цієї Директиви, до всіх суден, зазначених у статтях 3(1), 3(2) та 3(3) Регламенту Європейського Парламенту й Ради (ЄС) № 725/2004 (²), що заходять до їхніх портів та місць якірної стоянки, якщо вони не плавають під прапором держави порту, яка здійснює перевірку.

▼М4 _____

▼М1

4. Комісія може вжити детальних заходів для забезпечення однакового виконання процедур, зазначених у параграфі 1, та перевірок охорони, зазначених у параграфі 2 цієї статті. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з процедурою розгляду, зазначеною в статті 31(3).

▼В

Стаття 16

Заходи з відмови в доступі, що стосуються певних суден

▼М4

1. Держава-член відмовляє в доступі до своїх портів та місць якірної стоянки будь-яким суднам, що:

— плавають під прапором держави, що через показники затримань входить до чорного списку, ухваленого згідно з Паризьким меморандумом, на основі інформації, внесеної до бази даних про результати перевірок, який щорічно публікує Комісія, та було затримане більше двох разів впродовж останніх 36 місяців у порту чи місці якірної стоянки держави-члена або держави, що підписала Паризький меморандум, або

— плавають під прапором держави, що через показники затримань входить до сірого списку, ухваленого згідно з Паризьким меморандумом, на основі інформації, внесеної до бази даних про результати перевірок, який щорічно публікує Комісія, та були затримані більше двох разів впродовж останніх 24 місяців у порту чи місці якірної стоянки держави-члена або держави, що підписала Паризький меморандум.

Перший підпараграф не застосовується до ситуацій, описаних у статті 21(6).

Відмову в доступі застосовують, щойно судно покидає порт або місце якірної стоянки, де його було втретє затримано, і де було видано припис про відмову в доступі.

▼В

2. Припис про відмову в доступі втрачає силу через три місяці з дати видання припису, і якщо виконано умови, зазначені у параграфах з 3 до 9 Додатка VIII.

Якщо судно отримує другу відмову в доступі, період становить 12 місяців.

3. Будь-яке подальше затримання в порту чи на місці якірної стоянки в межах Співтовариства призводить до відмови судну в доступі до будь-якого порту та місця якірної стоянки в межах Співтовариства. Третій припис про відмову в доступі може бути скасовано через 24 місяці з дати видання припису, і лише якщо:

- судно плаває під прапором держави, яка через її показники затримань не входить ні до чорного, ні до сірого списків, зазначених у параграфі 1.
- обов'язковий сертифікат і сертифікат класу судна було видано організацією або організаціями, визнаними згідно з Регламентом Європейського Парламенту й Ради (ЄС) № 391/2009 від 23 квітня 2009 року про спільні правила та стандарти для організацій, що здійснюють перевірку та огляд суден (нова редакція) (³),
- судном управляє компанія, що має високі показники відповідно до Частини I.1 Додатка I, та
- виконано умови, зазначені в параграфах з 3 до 9 Додатка VIII.

Будь-яке судно, що через 24 місяці з дати видання припису не відповідає критеріям, визначеним у цьому параграфі, отримує постійну відмову в доступі до будь-якого порту чи якірної стоянки в межах Співтовариства.

4. Після отримання судном третьої відмови в доступі будь-яке подальше затримання в порту або на місці якірної стоянки в межах Співтовариства призводить до постійної відмови судну в доступі до будь-якого порту чи якірної стоянки в межах Співтовариства.

5. Для цілей цієї статті держави-члени дотримуються процедур, визначених у Додатку VIII.

Стаття 17

Надання капітану звіту про перевірку

Після завершення перевірки, більш детальної перевірки або розширеної перевірки інспектор складає звіт згідно з Додатком IX. Капітану судна надають копію звіту про перевірку.

▼М1

Якщо в результаті більш детальної перевірки було виявлено, що умови життя та праці на судні не відповідають вимогам конвенції MLC 2006, інспектор негайно повідомляє капітану судна про недоліки та терміни, встановлені для їх усунення.

Якщо інспектор вважає такі недоліки значними, або якщо вони стосуються скарги, яка може бути подана згідно з пунктом 19 Частини А Додатка V, інспектор також повідомляє про недоліки відповідним організаціям моряків та судовласників у державі-члені, де було здійснено перевірку, та може:

- (a) сповістити представника держави прапора;
- (b) надати відповідну інформацію компетентним органам наступного порту заходу.

Щодо питань, які стосуються конвенції MLC 2006, держава-член, на території якої проводять перевірку, має право передати копію звіту інспектора, разом з будь-якою відповіддю, отриманою від компетентних органів держави прапора впродовж визначеного терміну, Генеральному директору Міжнародного бюро праці з метою вжиття таких заходів, які можуть уважатися доцільними та корисними для забезпечення того, щоб така інформація буде задокументована і доведена до відома сторін, які можуть бути зацікавлені у використанні відповідних процедур звернення.

▼В

Стаття 18

Скарги

Усі скарги підлягають швидкому оцінюванню компетентним органом. Це оцінювання дозволяє визначити, чи є скарга обґрунтованою.

Якщо вона обґрунтована, компетентний орган уживає необхідних заходів щодо скарги, зокрема забезпечуючи кожній особі, якої безпосередньо стосується ця скарга, можливість представити власну точку зору.

Якщо компетентний орган вважає скаргу необґрунтованою, він повідомляє скаржника про своє рішення та підстави для нього.

▼М1

Особистість скаржника не розкривають капітану чи судновласнику цього конкретного судна. Інспектор уживає необхідних заходів для забезпечення конфіденційності скарг, що надходять від моряків, включно з гарантуванням конфіденційності під час будь-якого опитування моряків.

▼В

Держави-члени повідомляють адміністрацію держави прапора про скарги, які не є явно необґрунтованими, та вжиті подальші заходи, за необхідності надсилаючи копію інформації до Міжнародної організації праці (МОП).

▼М1

Стаття 18а

Процедури розгляду скарг, пов'язаних з конвенцією MLC 2006, на суходолі

1. Скарга, подана моряком, який заявляє про порушення вимог конвенції MLC 2006 (включно з правами моряків), може бути передана інспектору порту заходу судна, на якому працює моряк. У таких випадках інспектор проводить первинне розслідування.
2. Якщо це доцільно з огляду на характер скарги, первинне розслідування повинно включати розгляд дотримання процедур оскарження на рівні судна, визначених у Правилі 5.1.5 конвенції MLC 2006. Інспектор також може провести більш детальну перевірку згідно зі статтею 13 цієї Директиви.
3. Інспектор, якщо це доцільно, повинен намагатися сприяти врегулюванню скарги на рівні судна.
4. Якщо в результаті розслідування або перевірки виявлено невідповідність, що підпадає під дію статті 19, застосовують згадану статтю.
5. Якщо параграф 4 не можна застосувати, і скаргу моряка стосовно питань, що їх охоплює конвенція MLC 2006, не було врегульовано на рівні судна, інспектор негайно повідомляє про це державу прапора, намагаючись, в межах встановленого терміну, отримати від держави прапора поради та план виправних

заходів. Звіт про будь-яку проведену перевірку надсилають електронними засобами до бази даних про результати перевірок, зазначеної в статті 24.

6. Якщо після вжиття заходів, передбачених параграфом 5, скаргу не було врегульовано, держава порту передає копію звіту інспектора Генеральному директору Міжнародного бюро праці. Звіт передають разом із будь-якою отриманою в межах визначеного терміну відповіддю компетентного органу держави прапора. Так само сповіщають відповідні організації моряків та судновласників держави порту. Окрім цього, держава порту регулярно передає статистичні дані та інформацію стосовно скарг, які було врегульовано, Генеральному директору Міжнародного бюро праці.

Таку передачу даних та інформації здійснюють для того, щоб на основі заходів, які можуть уважати доцільними та корисними, вести облік такої інформації та доводити її до відома сторін, включно з організаціями моряків та судновласників, що можуть бути зацікавлені у використанні відповідних процедур звернення.

7. Для забезпечення однакових умов імплементації цієї статті, на Комісію покладають виконавчі повноваження щодо впровадження гармонізованого електронного формату та процедури звітності стосовно вжиття подальших заходів державами-членами. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з процедурою розгляду, зазначеною в статті 31(3).

8. Ця стаття не порушує статтю 18. Четвертий параграф статті 18 також поширюється на скарги, пов'язані з питаннями, що їх охоплює конвенція MLC 2006.

▼В

Стаття 19

Усунення недоліків та затримання

1. Компетентний орган пересвідчується в тому, що будь-які недоліки, підтвержені або виявлені інспектором, було або буде усунуто відповідно до Конвенцій.

2. Якщо виявлено недоліки, що становлять виражену загрозу безпеці, здоров'ю чи довкіллю, компетентний орган держави порту, у водах якої судно проходить перевірку, забезпечує затримання судна або припинення тієї операції, у ході якої було виявлено недоліки. Припис про затримання або припинення операції не скасовують, доки загрозу не буде усунуто чи доки таким органом не буде встановлено, що в разі дотримання всіх необхідних умов судно може вийти в море чи поновити операцію без ризику для безпеки та здоров'я пасажирів чи екіпажу, або ризику для інших суден, або без невикористаної загрози завдати шкоди морському середовищу.

▼М1

2а. Якщо умови життя та праці на борту становлять виражену загрозу безпеці чи здоров'ю моряків, або виявлено недоліки, що становлять серйозне або повторне порушення вимог конвенції MLC 2006 (включно з правами моряків), компетентний орган держави порту, у водах якої судно проходить перевірку, забезпечує затримання судна або припинення тієї операції, у ході якої було виявлено недоліки.

Припис про затримання або припинення роботи не скасовують, доки ці недоліки не будуть усунуті, або якщо компетентний орган прийняв план дій щоб усунути ці недоліки, і він переконаний у тому, що план буде виконано в швидкий спосіб. Перед погодженням плану дій інспектор може радитися з державою прапора.

▼В

3. Для винесення професійного рішення щодо того, чи потрібно затримувати судно, інспектор застосовує критерії, визначені в Додатку Х.

4. Якщо в ході перевірки виявлено, що судно не обладнане справним пристроєм реєстрації даних рейсу, в той час коли використання такого пристрою є обов'язковим відповідно до Директиви 2002/59/ЄС, компетентний орган забезпечує затримання судна.

Якщо такий недолік не можна швидко усунути в порту затримання, компетентний орган може дозволити судну відправитись до судноремонтного заводу, найближчого до місця затримання, де недолік буде швидко усунено, або вимагати усунення недоліку протягом щонайбільше 30-денного періоду, згідно з настановами, розробленими в рамках Паризького меморандуму. Для цих цілей застосовують процедури, визначені в статті 21.

5. За виняткових обставин, якщо загальний стан судна очевидно не відповідає стандартам, компетентний орган може призупинити перевірку цього судна до того часу, доки відповідальні сторони не вживуть заходів, необхідних для забезпечення того, щоб судно задовільняло відповідні вимоги Конвенцій.

▼ МІ

6. У випадку затримання компетентний орган негайно повідомляє, в письмовій формі та зі звітом про результати перевірки, адміністрацію держави прапора чи, якщо немає такої можливості, консула чи, якщо він відсутній, найближчого за званням дипломатичного представника держави про всі обставини, за яких втручання вважали необхідним. Окрім цього, також сповіщають призначених оглядачів або визнані організації, відповідальні за видачу сертифікатів класу чи обов'язкових сертифікатів відповідно до Конвенцій, якщо це доцільно. Більше того, якщо судну заборонено плавання у зв'язку із серйозним чи повторним порушенням вимог конвенції MLC 2006 (включно з правами моряків), або через те, що умови життя та праці на борту суден становлять виражену загрозу безпеці, здоров'ю або охороні моряків, компетентний орган повинен негайно повідомити про це державу-члена відповідним чином і за можливості запросити представника держави прапора бути присутнім, вимагаючи від держави прапора надати відповідь у визначений термін. Компетентний орган негайно повідомляє відповідні організації моряків та судновласників держави порту, у водах якої було проведено перевірку.

▼ В

7. Ця Директива не порушує додаткових вимог Конвенцій стосовно процедур повідомлення та звітування, пов'язаних з контролем державою порту.

8. Якщо контроль державою порту здійснюють згідно з цією Директивою, необхідно докласти всіх можливих зусиль для уникнення неналежного затримання та затримки судна. Якщо відбулось неналежне затримання або затримка судна, власник судна чи оператор має право на компенсацію всіх зазнаних ним збитків чи шкоди. У випадку будь-якої заяви про неналежне затримання чи затримку судна, тягар доведення лягає на власника судна чи оператора.

9. Для зменшення перевантаженості порту, компетентний орган може дозволити затриманому судну переміститись в іншу частину порту, якщо такі дії є безпечними. Проте ризик перевантаженості порту не беруть до уваги, коли приймають рішення щодо затримання чи звільнення від затримання.

Портові органи співпрацюють із компетентним органом з метою надання допомоги в розташуванні затриманих суден.

10. Якщо було видано припис про затримання, портовим органам повідомляють про це якомога швидше.

Стаття 20

Право на оскарження

1. Власник судна, оператор чи його представник у державі-члені має право на оскарження рішення про затримання чи відмову в доступі, прийнятого компетентним органом. Оскарження не призводить до припинення дії рішення про затримання чи відмову в доступі.

2. З цією метою держави-члени встановлюють та застосовують необхідні процедури відповідно до їхнього національного законодавства.
3. Компетентний орган належним чином інформує капітана судна, зазначеного в параграфі 1, щодо права на оскарження та пов'язаних з ним практичних заходів.
4. У разі, коли в результаті оскарження чи запиту, здійснених власником судна чи оператором або його представником, припис про затримання чи наказ про відмову в доступі скасовують або до нього вносять зміни:
 - (a) держави-члени забезпечують внесення відповідних змін до бази даних про результати перевірок без будь-яких затримок;
 - (b) держави-члени, у яких було видано припис про затримання чи наказ про відмову в доступі, впродовж 24 годин з моменту прийняття такого рішення, забезпечують виправлення інформації, опублікованої згідно зі статтею 26.

Стаття 21

Подальші заходи, що мають бути вжиті після перевірок та затримань

1. У випадку, коли недоліки, зазначені в статті 19(2) не можна усунути в порту перевірки, компетентний орган цієї держави-члена може дозволити судну відправитись без надмірної затримки до найближчого, відносно порту, в якому відбулось затримання, судноремонтного заводу, обраного капітаном судна та відповідними органами, де можна вжити подальших заходів, якщо умови, визначені компетентним органом держави прапора та погоджені державою-членом, дотримані. Такі умови повинні забезпечувати, щоб судно було здатне вийти в море без ризику для безпеки та здоров'я пасажирів чи екіпажу, або ризику для інших суден, або без невиправданої загрози завдати шкоди морському середовищу.
2. Якщо рішення відправити судно до судноремонтного заводу прийнято з огляду на невідповідність Резолюції А. 744(18) Міжнародної Морської Організації, стосовно документації чи структурних дефектів та недоліків судна, компетентний орган, перед тим як надати судну дозвіл на вихід у море, може вимагати здійснити необхідні вимірювання товщини обшивки корпусу судна в порту затримання.
3. За обставин, зазначених у параграфі 1, компетентний орган держави-члена в порту перевірки повідомляє компетентному органу держави, на території якої розташований судноремонтний завод, сторонам, зазначеним у статті 19(6), та будь-яким іншим органам, якщо це доцільно, про всі умови рейсу.

Компетентний орган держави-члена, що отримав таке повідомлення, сповіщає про вжиті заходи орган, який надіслав це повідомлення.

4. Держави-члени вживають заходів для забезпечення того, щоб в доступі до будь-якого порту чи якірної стоянки в межах співтовариства було відмовлено суднам, зазначеним у параграфі 1, що виходять в море:
 - (a) не відповідаючи умовам, визначеним компетентним органом будь-якої держави-члена в порту перевірки; або
 - (b) які відмовляються дотримуватись застосовних вимог Конвенцій через те що не заходять до визначеного судноремонтного заводу.

Така відмова діятиме, доки власник судна чи оператор не надасть компетентному органу держави-члена, у якій було виявлено недоліки судна, переконливі докази, що свідчитимуть про повну відповідність судна застосовним вимогам Конвенцій.

5. За обставин, зазначених у параграфі 4(a), компетентний орган держави-члена, в якій було виявлено недоліки судна, негайно попереджає компетентні органи всіх інших держав-членів.

За обставин, зазначених у параграфі 4(b), компетентний орган держави-члена, в якій знаходиться судноремонтний завод, негайно попереджає компетентні органи всіх інших держав-членів.

Перед тим як відмовити в доступі, держава-член може вимагати проведення консультацій з адміністрацією держави прапора цього конкретного судна.

6. Як виняток з положень параграфу 4, доступ до конкретного порту чи місця якірної стоянки може бути наданий відповідним органом держави порту у випадку *форс-мажору*, чи з вирішальних міркувань безпеки, чи для зменшення або мінімізації ризику забруднення, або усунення недоліків за умови, що власник судна, оператор чи капітан вжив відповідних заходів, задовільних для компетентного органу такої держави-члена, щоб гарантувати безпечний захід.

Стаття 22

Професійна компетентність інспекторів

1. Перевірки здійснюють лише інспектори, що відповідають кваліфікаційним критеріям, зазначеним у Додатку XI, і які уповноважені компетентним органом проводити контроль державою порту.
2. Якщо компетентний орган держави порту не володіє необхідними професійними знаннями, інспектору цього компетентного органу може надавати допомогу будь-яка особа, що має необхідні знання.
3. Компетентний орган, інспектори, що здійснюють контроль державою порту, та особи, які надають їм допомогу, не повинні мати комерційних інтересів щодо порту чи суден, які підлягають перевірці; інспектори також не можуть бути найняті недержавними організаціями, що видають обов'язкові сертифікати або сертифікати класу, або проводять огляди, необхідні для видачі суднам цих сертифікатів, чи виконувати роботу від їхнього імені.
4. Кожен інспектор повинен мати при собі особистий документ у формі посвідчення особи, виданий його компетентним органом згідно з Директивою Комісії 96/40/ЄС від 25 червня 1996 року про спільний зразок посвідчення особи інспекторів, що здійснюють контроль державою порту (⁴).
5. Держави-члени забезпечують, щоб компетентність інспекторів та їх відповідність мінімальним критеріям, зазначеним у Додатку XI, перевірялися перед наданням їм повноважень здійснювати перевірки та періодично після цього, відповідно до системи підготовки, зазначеної в параграфі 7.
6. Держави-члени забезпечують належну підготовку інспекторів, пов'язану зі змінами в системі контролю державою порту, яку застосовують у Співтоваристві, як зазначено в цій Директиві та змінах і доповненнях до Конвенцій.
7. Комісія, у співпраці з державами-членами, розробляє та сприяє впровадженню гармонізованої системи підготовки та оцінювання державами-членами компетентності інспекторів Співтовариства, що задіяні в контролі державою порту.

Стаття 23

Звіти лоцманів і портових органів

1. Держави-члени вживають відповідних заходів щоб забезпечити, щоб лоцмани, які швартують або відшвартовують судна чи задіяні на судах, які прямують до порту держави-члена або через її територію транзитом, у разі необхідності негайно повідомляти компетентним органам держави порту чи прибережної держави про виявлені в ході виконання їхніх звичайних обов'язків виражені відхилення від нормального функціонування, що можуть перешкоджати безпечному плаванню судна, або становити загрозу завдання шкоди морському середовищу.
2. Якщо в ході виконання своїх звичайних обов'язків портові органи дізнаються, що судно, яке перебуває в їхньому порту, має виражені відхилення від нормального функціонування, які можуть

порушувати безпеку судна, чи якщо воно становить загрозу завдання шкоди морському середовищу, такий орган негайно сповіщає компетентний орган відповідної держави порту.

3. Держави-члени вимагають від лоцманів та портових органів передавати принаймні зазначену нижче інформацію, за можливості, в електронному форматі:

- інформація про судно (назва, ідентифікаційний номер ММО, позивний сигнал та прапор),
- інформація про плавання (останній порт заходу, порт призначення),
- опис очевидних відхилень від нормального функціонування, виявлених на борту судна.

4. Держави-члени забезпечують вжиття належних подальших заходів щодо очевидних відхилень від нормального функціонування, про які повідомили лоцман та портові органи, а також документують подробиці вжитих заходів.

▼МІ

5. На Комісію покладають виконавчі повноваження ухвалити заходи для імплементації цієї статті, включно з гармонізованими процедурами звітування про виражені відхилення від нормального функціонування лоцманами та портовими органами, а також про подальші заходи, ужиті державами-членами. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з процедурою розгляду, зазначеною в статті 31(3).

▼В

Стаття 24

База даних про результати перевірок

1. Комісія розробляє, обслуговує та оновлює базу даних про результати перевірок на основі знань і досвіду, отриманих у рамках Паризького меморандуму.

База даних про результати перевірок містить усю інформацію, необхідну для впровадження системи перевірок, створеної згідно з цією Директивою, та включає функції, визначені у Додатку XII.

2. Держави члени вживають відповідних заходів для забезпечення того, щоб інформацію про фактичний час прибуття та фактичний час відправлення будь-якого судна, яке заходить до їхніх портів чи місць якірної стоянки, разом з ідентифікатором відповідного порту, було своєчасно надіслано до бази даних про результати перевірок через систему обміну морською інформацією Співтовариства «SafeSeaNet», зазначену в статті 3(s) Директиви 2002/59/ЄС. Якщо держави-члени переслали таку інформацію до бази даних про результати перевірок через SafeSeaNet, їх звільняють від надання даних відповідно до параграфів 1.2 та 2(a) і (b) Додатка XIV до цієї Директиви.

3. Держави-члени забезпечують, щоб інформацію стосовно перевірок, проведених згідно з цією Директивою, надсилали до бази даних про результати перевірок зразу, як тільки буде складений звіт про перевірку чи скасоване затримання.

Протягом 72 годин Держави-члени повинні забезпечити, щоб інформація, надіслана до бази даних про результати перевірок, була підтверджена для цілей публікації.

4. На основі даних про результати перевірок, наданих державами-членами, Комісія повинна мати змогу отримати з бази даних будь-яку необхідну інформацію щодо імплементації цієї Директиви, зокрема про профіль ризику суден, про судна, що підлягають проходженню перевірки, дані про рух суден і зобов'язання щодо проведення перевірок кожної держави-члена.

Держави-члени мають доступ до всієї інформації, внесеної до бази даних про результати перевірок, що має відношення до впровадження процедур перевірки, передбачених цією Директивою.

Державам-членам та іншим державам, що підписали Паризький меморандум, надають доступ до будь-яких даних, внесених ними до бази даних про результати перевірок, а також до даних про судна, що

плавають під їхнім прапором.

Стаття 25

Обмін інформацією та співпраця

Кожна держава-член забезпечує, щоб її портові органи та інші відповідні органи надавали компетентному органу контролю державою порту наявну в них інформацію зазначених нижче типів:

- інформація, повідомлена згідно зі статтею 9 та Додатком III,
- інформація стосовно суден, що не спромоглись повідомити будь-яку інформацію згідно з вимогами цієї Директиви та з Директивою Європейського Парламенту й Ради 2000/59/ЄС від 27 листопада 2000 року про портові приймальні споруди для суднових відходів та залишків вантажу (⁵), з Директивою 2002/59/ЄС та, за необхідності, з Регламентом (ЄС) № 725/2004,
- інформація щодо суден, що вийшли в море, не виконавши положення статті 7 чи 10 Директиви 2000/59/ЄС,
- інформація щодо суден, яким було відмовлено в доступі або які було виведено з порту з міркувань безпеки,
- інформація про виражені відхилення від нормального функціонування відповідно до статті 23.

Стаття 26

Публікація інформації

Комісія підтримує та оприлюднює на публічному веб-сайті інформацію щодо перевірок, затримань та відмов у доступі, згідно з Додатком XIII, на основі знань та досвіду, отриманих у рамках Паризького меморандуму.

Стаття 27

Публікація переліку компаній з низькими та дуже низькими показниками виконання зобов'язань

Комісія складає та регулярно публікує на публічному веб-сайті інформацію про компанії, чий показники виконання зобов'язань, з урахуванням визначення профілю ризику суден, зазначеного в Частині I Додатка I, уважалися низькими та дуже низькими впродовж трьох місяців або більше.

▼ M1

На Комісію покладають виконавчі повноваження встановити детальні умови й порядок публікації інформації, зазначеної в першому параграфі, критерії накопичення необхідних даних та частоту оновлень. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з процедурою розгляду, зазначеною в статті 31(3).

▼ B

Стаття 28

Відшкодування витрат

1. Якщо в результаті перевірок, зазначених у статтях 13 та 14, підтверджують чи встановлюють наявність пов'язаних з вимогами Конвенції недоліків, які є підставою для затримання судна, усі витрати, що стосуються перевірок, у будь-який стандартний звітний період покриває власник судна, оператор або його представник у державі порту.
2. Усі витрати, що стосуються перевірок, проведених компетентним органом держави-члена згідно з положеннями статей 16 та 21(4), покладають на власника судна чи оператора.

3. У випадку затримання судна всі витрати, що стосуються затримання в порту, несе власник судна або оператор.
4. Затримання не скасовують, доки не буде виплачено повну суму чи надано достатні гарантії відшкодування витрат.

Стаття 29

Дані для контролю імплементації

Держави-члени надають Комісії інформацію згідно з переліком у Додатку XIV з інтервалами, зазначеними в цьому Додатку.

Стаття 30

Контроль відповідності та виконання зобов'язань держав-членів

Щоб забезпечити ефективну імплементацію цієї Директиви та контролювати загальне функціонування режиму контролю державою порту Співтовариства відповідно до статті 2(b)(i) Регламенту (ЄС) № 1406/2002, Комісія збирає необхідну інформацію та здійснює візити до держав-членів.

▼M1

Стаття 30a

Делеговані акти

Комісія має повноваження ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 30b стосовно змін і доповнень до Додатку VI, для того щоб додавати до списку, наведеного в Додатку, подальші інструкції щодо контролю державою порту, ухвалені організацією Паризького меморандуму.

Стаття 30b

Здійснення делегованих повноважень

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти покладають на Комісію відповідно до умов, визначених у цій статті.
2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені в статті 30a, покладають на Комісію на період у п'ять років, починаючи з 20 серпня 2013 року. Комісія повинна скласти звіт про делегування повноваження не пізніше ніж за дев'ять місяців до кінця такого п'ятирічного строку. Делеговані повноваження автоматично подовжуються на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалить рішення проти такого подовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного такого періоду.
3. Делеговані повноваження, зазначені в статті 30a, можуть бути в будь-який час відкликані Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, вказані у такому рішенні. Таке рішення набуває чинності на наступний день після його опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або з пізнішої дати, вказаної у ньому. Воно не впливає на чинність будь-яких уже введених у дію делегованих актів.
4. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона надає його одночасно Європейському Парламенту і Раді.
5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 30a, набуває чинності, лише якщо з боку Європейського Парламенту чи Ради впродовж двох місяців з дати повідомлення Європейського Парламенту й Ради про цей акт, не було висловлено жодних заперечень, або якщо ще до закінчення цього періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісії, що вони не заперечуватимуть. Такий період продовжують ще на два місяці з ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

Стаття 31

Комітет

1. Комісії надає допомогу Комітет з безпеки морів та запобігання забрудненню від суден (COSS), заснований згідно зі статтею 3 Регламенту Європейського Парламенту й Ради (ЄС) № 2099/2002 (⁶). Такий Комітет повинен бути комітетом у розумінні Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Якщо комітет не надав жодного висновку щодо проекту імплементаційного акта, який має бути ухвалений згідно зі статтями 10(3), 23(5) та другим параграфом статті 27 відповідно, Комісія не ухвалює проект імплементаційного акта, і застосовують третій підпараграф статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

▼ M1 _____

▼ M1

Стаття 33

Правила імплементації

Установлюючи правила імплементації, зазначені в статтях 10(3), 14(4), 15(4), 18a(7), 23(5) та 27, згідно з процедурами, зазначеними в статті 31(3), Комісія приділяє особливу увагу тому, щоб ці правила враховували знання та досвід, отримані в рамках системи перевірок у Союзі, та ґрунтувалися на досвіді, отриманому в рамках Паризького меморандуму.

▼ B

Стаття 34

Санкції

Держави-члени визначають систему санкцій за порушення національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви, і вживають усіх необхідних заходів для забезпечення застосування цих санкцій. Передбачені санкції повинні бути ефективними, пропорційними та переконливими.

Стаття 35

Перегляд

Комісія переглядає стан імплементації цієї Директиви не пізніше 30 червня 2012 року. У рамках перегляду розглядають, між іншим, виконання загальних зобов'язань Співтовариства щодо проведення перевірок, визначених у статті 5, кількість задіяних у контролі державою порту інспекторів у кожній державі-члені, кількість проведених перевірок, а також виконання кожною державою-членом зобов'язань щодо річного обсягу проведення перевірок та імплементацію статей 6, 7 і 8.

Комісія повідомляє результати перегляду Європейському Парламенту й Раді та на основі перегляду визначає, чи є необхідність пропонувати Директиву, що вноситиме зміни та доповнення, або додаткові законодавчі акти в цій сфері.

Стаття 36

Імплементація та оприлюднення

1. Держави-члени ухвалюють та оприлюднюють закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви, не пізніше 31 грудня 2010 року.

Вони застосовують ці положення з 1 січня 2011 року.

2. Коли держави-члени ухвалюють такі інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Вони також повинні містити зауваження про те, що покликання у наявних законах, підзаконних нормативно-правових актах та адміністративних положеннях на Директиву, скасовану цією Директивою, необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву. Держави-члени визначають, яким чином таке покликання має бути зроблено, та яким чином має бути сформульовано відповідне зауваження.

3. Держави-члени надсилають Комісії текст основних положень національного законодавства, ухваленого в сфері регулювання цієї Директиви.

4. Окрім цього Комісія регулярно інформує Європейський Парламент і Раду щодо прогресу в імplementації цієї Директиви в межах держав-членів, зокрема з метою однакового застосування системи перевірок у Співтоваристві.

Стаття 37

Скасування

Директиву 95/21/ЄС зі змінами та доповненнями, внесеними Директивами, зазначеними в Додатку XV, скасувати з 1 січня 2011 року без обмеження зобов'язань держав-членів щодо термінів транспозиції директив, зазначених у частині В Додатка XV, до національного законодавства.

Покликання на скасовану Директиву необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву та читати згідно з кореляційною таблицею, наведеною в Додатку XVI до цієї Директиви.

Стаття 38

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на 20 день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 39

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

ДОДАТОК I

ЕЛЕМЕНТИ СИСТЕМИ ПЕРЕВІРКИ ДЕРЖАВОЮ ПОРТУ СПІВТОВАРИСТВА

(як зазначено в статті 5)

Зазначені нижче елементи входять до системи перевірки державою порту Співтовариства:

I. Профіль ризику судна

Профіль ризику судна визначають залежно від сукупності зазначених нижче видових та історичних параметрів:

1. Видові параметри

(а) Тип судна

Пасажирські судна, нафтоналивні судна, або танкери-хімовози, газозови та навалювальні судна вважають такими, що станоувлять вищий ризик.

(b) Вік судна

Судна віком більше 12 років вважають такими, що становлять вищий ризик.

(c) Виконання зобов'язань державою прапора

(i) Судна, що плавають під прапором держави з високим показником затримань у межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, вважають такими, що становлять вищий ризик.

(ii) Судна, що плавають під прапором держави з низьким показником затримань у межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, вважають такими, що становлять нижчий ризик.

(iii) Судна, що плавають під прапором держави, щодо якої, відповідно до Рамкових норм та процедур системи добровільного аудиту держав-членів ММО, було проведено аудит і, за необхідності, подано план виправних заходів, вважають такими, що становлять нижчий ризик. Відразу після вжиття заходів, зазначених у статті 10(3), держава прапора такого судна повинна продемонструвати відповідність Кодексу з імплементації обов'язкових інструментів ММО.

(d) Визнані організації

(i) Судна, що отримали сертифікати від визнаних організацій, які мають низький або дуже низький рівень виконання зобов'язань у зв'язку з їхніми показниками затримань у межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, вважають такими, що становлять вищий ризик.

(ii) Судна, що отримали сертифікати від визнаних організацій, які мають високий рівень виконання зобов'язань у зв'язку з їхніми показниками затримань в межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, вважають такими, що становлять нижчий ризик.

(iii) Судна із сертифікатами, виданими організаціями, визнаними відповідно до умов Регламенту (ЄС) № 391/2009.

(e) Виконання зобов'язань компанією

(i) Судна компанії, яка має низький або дуже низький рівень виконання зобов'язань, зумовлений недоліками її суден і показником затримань у межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, вважають такими, що становлять вищий ризик.

(ii) Судна компанії, яка має високий рівень виконання зобов'язань, зумовлений недоліками її суден і показником затримань в межах Співтовариства та регіону Паризького меморандуму, вважають такими, що становлять нижчий ризик.

2. Історичні параметри

(i) Судна, які було затримано більше одного разу, вважають такими, що становлять вищий ризик.

(ii) Судна, у яких під час перевірки(ок), здійсненої протягом періоду, зазначеного в Додатку II, виявили менше недоліків, ніж у переліку, наведеному в Додатку II, вважають такими, що становлять нижчий ризик.

(iii) Судна, які не затримували впродовж періоду, зазначеного в Додатку II, вважають такими, що становлять нижчий ризик.

Параметри ризику поєднуються через застосування вагового коефіцієнта, який відображає відносний вплив кожного параметра на загальний рівень ризику, що становить судно, для визначення таких профілів ризику:

- високий ризик,
- нормальний ризик,
- низький ризик.

Визначаючи ці профілі ризику, більшу значимість надають таким параметрам як тип судна, виконання зобов'язань державою прапора, а також виконання зобов'язань визнаними організаціями та компанією.

II. Перевірка суден

1. Періодичні перевірки

Періодичні перевірки проводять із попередньо визначеними інтервалами. Їх частоту визначають на основі профілю ризику судна. Інтервал між періодичними перевірками суден з високим профілем ризику не перевищує шість місяців. Інтервал між періодичними перевірками суден з іншими профілями ризику збільшується мірою зниження ризику.

Держави-члени проводять періодичні перевірки:

- Будь-якого судна з високим профілем ризику, що не проходило перевірки в порту чи на місці якірної стоянки в межах Співтовариства або регіону Паризького меморандуму впродовж останніх шести місяців. Судна, що становлять високий ризик, підлягають перевірці з п'ятого місяця.
- Будь-якого судна з нормальним профілем ризику, що не проходило перевірки в порту чи на місці якірної стоянки в межах Співтовариства або регіону Паризького меморандуму впродовж останніх 12 місяців. Судна, що становлять нормальний ризик, підлягають перевірці з 10-го місяця.
- Будь-якого судна з низьким профілем ризику, що не проходило перевірки в порту чи на місці якірної стоянки в межах Співтовариства або регіону Паризького меморандуму впродовж останніх 36 місяців. Судна, що становлять низький ризик, підлягають перевірці з 24-го місяця.

2. Додаткові перевірки

Судна, на які поширюються наведені нижче вирішальні та непередбачувані чинники, підлягають перевірці незалежно від періоду, що минув з часу проходження останньої періодичної перевірки. Проте необхідність проведення додаткової перевірки на основі непередбачуваних чинників лишається на професійний розсуд інспектора.

2А. Вирішальні чинники

Судна, на які поширюються наведені нижче вирішальні чинники, підлягають перевірці незалежно від періоду, що минув з часу проходження останньої періодичної перевірки:

- Судна, у яких з причин безпеки було призупинено або знято клас з часу проходження останньої перевірки в Співтоваристві або регіоні Паризького меморандуму.
- Судна, що були предметом звіту чи повідомлення іншої держави-члена.
- Судна, які неможливо ідентифікувати в базі даних про результати перевірок.
- Судна, які:
 - на шляху до порту зазнали зіткнення, сіли на міліну або були викинуті на берег,
 - було звинувачено в порушенні положень про викид шкідливих речовин або стічних вод, або

- виконували неконтрольовані або небезпечні маневри, не дотримуючись заходів організації руху, ухвалених ММО, або практик та процедур безпечного плавання.

2В. Непередбачувані чинники

Судна, на які поширюються наведені нижче вирішальні та непередбачувані чинники, підлягають перевірці незалежно від періоду, що минув з часу проходження останньої періодичної перевірки. Рішення про здійснення такої додаткової перевірки лишається на професійний розсуд компетентного органу:

- Судна, що не відповідають застосовній версії Рекомендації ММО щодо плавання через входи до Балтійського моря.
- Судна, що мають свідоцтва, видані колишньою визнаною організацією, чиє визнання було відкликано з часу проходження останньої перевірки в Співтоваристві чи регіоні Паризького меморандуму.
- Судна, що, згідно з повідомленнями лоцманів чи портових органів, мають виражені відхилення від нормального функціонування, які можуть порушити безпечність плавання або становити загрозу для довкілля відповідно до статті 23 цієї Директиви.
- Судна, що виявились неспроможними виконати вимоги щодо повідомлення, зазначені в статті 9 цієї Директиви, у Директиві 2000/59/ЄС, Директиві 2002/59/ЄС та, за необхідності, у Регламенті (ЄС) № 725/2004.

▼ М1

- Судна, які були предметом звіту чи скарги, включно зі скаргами на суходолі, поданих капітаном, членом екіпажу чи будь-якою особою або організацією, що має законний інтерес щодо безпечної експлуатації судна, умов життя та праці на борту судна чи запобігання забрудненню, якщо відповідна держава-член не вважає звіт або скаргу явно необґрунтованою.

▼ В

- Судна, які вже було затримано більше трьох місяців тому.
- Судна, про виражені недоліки яких було повідомлено, крім суден, недоліки яких необхідно було усунути впродовж 14 днів з дати відправлення, та суден, недоліки яких необхідно було усунути до відправлення.
- Судна, про які було повідомлено через проблеми з вантажем, зокрема шкідливими та небезпечними вантажами.
- Судна, що експлуатувалися в спосіб, який становив небезпеку для осіб, майна чи довкілля.
- Судна, параметри яких згідно з інформацією, отриманою від надійного джерела, відрізняються від зареєстрованих, через що їхній рівень ризику підвищений.

▼ М1

- Судна, для яких було узгоджено план дій з усунення недоліків, як зазначено в статті 19(2а), але виконання цього плану не було перевірено інспектором.

▼ В

3. Система відбору

3А. Судна з пріоритетом І перевіряють як зазначено нижче:

(а) Розширену перевірку проводять щодо:

- будь-якого судна з високим профілем ризику, яке не проходило перевірку впродовж останніх шести місяців,

- будь-якого пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років, з нормальним профілем ризику, що не проходили перевірку впродовж останніх 12 місяців.
- (b) Первинна або більш детальна перевірка, залежно від обставин, проводиться щодо:
- будь-якого судна, відмінного від пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років, з нормальним профілем ризику, що не проходили перевірку впродовж останніх 12 місяців.
- (c) У разі виявлення вирішального чинника:
- Більш детальну або розширену перевірку, згідно з професійною оцінкою інспектора, проводять щодо будь-якого судна з високим профілем ризику та щодо будь-якого пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років.
 - Більш детальну перевірку проводять щодо будь-якого судна, відмінного від пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років.

3В. Якщо компетентним органом вирішено провести перевірку судна з пріоритетом II, застосовують такі положення:

- (a) Розширену перевірку проводять щодо:
- будь-якого судна з високим профілем ризику, яке не проходило перевірку впродовж останніх п'яти місяців,
 - будь-якого пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років, з нормальним профілем ризику, що не проходили перевірку впродовж останніх 10 місяців, або
 - будь-якого пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, навалювального судна, віком більше 12 років, з низьким профілем ризику, що не проходили перевірку впродовж останніх 24 місяців.
- (b) Первинна або більш детальна перевірка, залежно від обставин, проводиться щодо:
- будь-якого судна, відмінного від пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років, з нормальним профілем ризику, що не проходили перевірку впродовж останніх 10 місяців, або
 - будь-якого судна, відмінного від пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років, з низьким профілем ризику, що не проходили перевірку впродовж останніх 24 місяців.
- (c) У разі виявлення непередбачуваного чинника:
- більш детальну або розширену перевірку, згідно з професійною оцінкою інспектора, проводять щодо будь-якого судна з високим профілем ризику, чи будь-якого пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років,
 - більш детальну перевірку проводять щодо будь-якого судна, відмінного від пасажирського судна, нафтоналивного судна, танкера-газовоза або танкера-хімовоза, або навалювального судна, віком більше 12 років.

ДОДАТОК II

ВИЗНАЧЕННЯ ПРОФІЛЮ РИЗИКУ СУДНА

(зазначеного в статті 10(2))

		Профіль			
		Судна з високим профілем ризику	Судна з нормальним профілем ризику	Судна з низьким профілем ризику	
Видові параметри		Критерії	Ваговий коефіцієнт	Критерії	Критерії
1	Тип судна	Танкер для перевезення хімікатів Танкер для перевезення газу Танкер для перевезення нафти Навалювальне судно Пасажирське судно	2	судно, що не має ні низького, ні високого профілю ризику	Усі типи
2	Вік судна	усі типи	>12 р.	1	Будь-якого віку
3a	Прапор	Чорний, сірий, білий списки	Чорний — дуже високий ризик, високий ризик, від середнього до високого ризику	2	Білий
			Чорний — середній ризик	1	
3b		Аудит ММО	-	-	Так
4a	Визнана організація	Виконання зобов'язань	В	-	Високі
			С	-	-
			Н	Низькі	1
			ДН	Дуже низькі	-

4b		Визнана ЄС	-	-	Так	
5	Компанія	Виконання зобов'язань	В	-	-	Високі
			С	-	-	-
			Н	Низькі	2	-
			ДН	Дуже низькі		-
Історичні параметри						
6	Кількість незарєстрованих під час кожної перевірки впродовж попередніх 36 місяців	Недоліки	Не підлягає	-	≤ 5 (і принаймні одну перевірку проведено впродовж попередніх 36 місяців)	
7	Кількість затримань впродовж попередніх 36 місяців	Затримання	> 2 затримань	1	Жодного затримання	
<p>Судна з високим профілем ризику — це судна, які відповідають критеріям, маючи сумарне значення вагового коефіцієнту 5 або більше.</p> <p>Судна з низьким профілем ризику — це судна, що відповідають усім критеріям, зазначеним у Параметрах низького профілю ризику.</p> <p>Судна з нормальним профілем ризику — це судна, що не відносяться ні до суден з високим, ні до суден з низьким профілем ризику.</p>						

ДОДАТОК III

НОТИФІКАЦІЯ

(зазначене в статті 9(1))

Інформація, яку необхідно надати згідно зі статтею 9(1):

Наведену нижче інформацію надсилають до портового органу чи органу, призначеного з цією метою, щонайменше за три дні до очікуваного часу прибуття до порту чи місця якірної стоянки або перед виходом з попереднього порту чи місця якірної стоянки, якщо очікувана тривалість рейсу становить менше трьох днів:

- (a) ідентифікаційні дані судна (назва, позивний, ідентифікаційний номер ММО або номер MMSI);
- (b) запланована тривалість заходу;
- (c) для танкерів:
 - (i) конфігурація: одинарний корпус, одинарний корпус із ізольованим баластним відсіком, подвійний корпус;
 - (ii) стан вантажного та баластного відсіків: повні, порожні, незадіяні;
 - (iii) об'єм та характер вантажу;

- (d) заплановані операції в порту чи на місці якірної стоянки призначення (завантаження, розвантаження, інше);
- (e) заплановані передбачені законом оглядові перевірки, а також технічне обслуговування й ремонтні роботи, що має бути проведено під час перебування в порту призначення;
- (f) дата останньої розширеної перевірки в регіоні Паризького меморандуму.

ДОДАТОК IV

СПИСОК СВДОЦТВ ТА ДОКУМЕНТІВ

(зазначених у статті 13(1))

1. Міжнародне обмірне свідоцтво (1969 р.)
 2. — Свідоцтво про безпеку пасажирського судна,
— Свідоцтво про безпеку конструкції вантажного судна,
— Свідоцтво про безпеку устаткування вантажного судна,
— Свідоцтво про безпеку радіобладнання вантажного судна,
— Свідоцтво про звільнення від виконання вимог конвенцій, що включає, за необхідності, перелік вантажів,
— Свідоцтво про безпеку вантажного судна.
 3. Міжнародне свідоцтво про охорону судна (ISSC).
 4. Журнал безперервної реєстрації історії судна.
 5. Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення скраплених газів наливом;
— Свідоцтво про придатність судна до перевезення скраплених газів наливом.
 6. Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімікатів наливом;
— Свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімікатів наливом;
 7. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою.
 8. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом.
 9. Міжнародне свідоцтво про вантажну марку (1966 р.);
— Міжнародне свідоцтво про звільнення від вантажної марки.
 10. Частина I та II журналу нафтових операцій.
 11. Журнал вантажних операцій.
 12. Документ про мінімальний безпечний склад екіпажу судна.
 13. Свідоцтва або будь-які інші документи, необхідні відповідно до положень конвенції STCW 78/95.
- ▼ M1**
14. Медичні свідоцтва (див. MLC 2006).
 15. Таблиця щодо організації праці на борту судна (див. конвенції MLC 2006 та STCW 78/95).
 16. Журнал обліку робочого часу та часу відпочинку моряків (див. MLC 2006).

▼В

17. Інформація про остійність.
18. Копія документа про відповідність та свідоцтва про управління безпекою, виданих відповідно до Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню (Глава IX конвенції СОЛАС 74).
19. Свідоцтва щодо міцності корпусу судна й установок машинного устаткування, видані відповідною визнаною організацією (необхідні лише у випадку якщо судно підтримує свій клас у визнаній організації).
20. Документ про відповідність спеціальним вимогам до суден, що перевозять небезпечні товари.
21. Свідоцтво про безпеку швидкісного судна та дозвіл на експлуатацію швидкісного судна.
22. Спеціальний перелік або маніфест небезпечних вантажів, або докладний план розміщення вантажів.
23. Судновий журнал із записами про тести й тренування, включно з навчальними тривогами, та журнал із записами про перевірку й технічне обслуговування рятувального та протипожежного обладнання, а також засобів рятування й пожежогасіння.
24. Свідоцтво про безпеку судна спеціального призначення.
25. Свідоцтво про безпеку морської пересувної бурової установки.
26. Для нафтоналивних суден — запис даних системи автоматичного вимірювання, реєстрації й керування скиданням нафти за останній баластний рейс.
27. Судновий розклад по тривогах, порядок дій у разі пожежі, а для пасажирських суден — порядок дій у випадку аварійної ситуації.
28. Судновий план дій у випадку аварійних розливів нафти.
29. Звіти про огляди (для навалювальних суден та нафтоналивних суден).
30. Звіти про попередні перевірки, здійснені в рамках контролю державою порту.
31. Для пасажирських суден типу ро-ро — інформація про максимальний коефіцієнт А/А.
32. Документ про дозвіл на перевезення зерна.
33. Посібник із кріплення вантажу.
34. План управління ліквідацією сміття та журнал операцій зі сміттям.
35. Система підтримки рішень для капітанів пасажирських суден.
36. План співпраці в пошуково-рятувальних операціях для пасажирських суден, що здійснюють рейси за визначеними маршрутами.
37. Список експлуатаційних обмежень для пасажирських суден.
38. Буклет навалювального судна.
39. План завантаження й розвантаження для навалювальних суден.
40. Свідоцтво про страхування чи будь-яке інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою (Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року).
41. Свідоцтва, необхідні відповідно до Директиви Європейського Парламенту й Ради 2009/20/ЄС від 23 квітня 2009 року про страхування власників суден від претензій за морським правом (⁷).
42. Свідоцтво, необхідне відповідно до Регламенту Європейського Парламенту й Ради (ЄС) № 392/2009 від 23 квітня 2009 року про відповідальність морських пасажирських перевізників у

разі нещасних випадків (⁸).

43. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітря.

44. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами.

▼ M1

45. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві.

46. Декларація про дотримання трудових норм у морському суднопластві, частини I та II.

47. Міжнародне свідоцтво про систему проти обростання судна.

48. Свідоцтво про страхування чи будь-яке інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом.

▼ M2

49. Свідоцтво про перелік небезпечних матеріалів чи, за необхідності, свідоцтво відповідності, на підставі Регламенту Європейського Парламенту й Ради (ЄС) № 1257/2013 (⁹).

▼ M3

50. Документ про відповідність, виданий згідно з Регламентом Європейського Парламенту й Ради (ЄС) 2015/757 від 29 квітня 2015 року про контроль, перевірку та інформування щодо викидів діоксиду вуглецю морським транспортом і зміни до Директиви 2009/16/ЄС (¹⁰).

▼ B

ДОДАТОК V

ПРИКЛАДИ «ЧІТКИХ ПІДСТАВ»

(зазначених у статті 13(3))

A. Приклади чітких підстав для проведення більш детальної перевірки

1. Судна, визначені в Частині II 2A і 2B Додатка I.
2. Журнал нафтових операцій вели неналежним чином.
3. Під час перевірки свідоцтв та іншої документації було виявлено неточності.
4. Факти, які свідчать про те, що члени екіпажу неспроможні виконувати вимоги щодо зв'язку на борту судна, визначені в статті 18 Директиви Європейського Парламенту і Ради 2008/106/ЄС від 19 листопада 2008 року про мінімальний рівень підготовки моряків (¹¹).
5. Сертифікат було отримано шляхом шахрайства чи власник сертифікату не є особою, якій було видано цей сертифікат.
6. Капітан, офіцер чи матрос судна є власником сертифікату, виданого країною, що не ратифікувала конвенцію STCW 78/95.
7. Докази порушення правил безпеки чи настанов ММО під час вантажних та інших операцій, наприклад, вміст кисню перевищує рівень, що є максимально допустимим для системи подачі інертного газу до вантажних відділень.
8. Неспроможність капітана нафтоналивного судна надати записи системи автоматичного вимірювання, реєстрації й керування скиданням нафти за останній баластний рейс.

9. Відсутність актуального судового розкладу по тривогах або члени екіпажу не знають своїх обов'язків у разі виникнення пожежі чи наказу покинути судно.
10. Хибні сигнали тривоги без подальших процедур скасування.
11. Відсутність основного устаткування чи засобів, необхідних відповідно до Конвенцій.
12. Надзвичайно незадовільні санітарні умови на борту судна.
13. Загальні враження та спостереження інспектора свідчать про те, що в структурі або корпусі судна існує серйозна зношеність чи недоліки, які можуть поставити під ризик структурну цілісність судна, його водонепроникність чи захист від атмосферних впливів.
14. Інформація чи докази того, що капітан або екіпаж судна не ознайомлені з основними бортовими операціями, пов'язаними з безпекою судна чи запобіганням забрудненню, або що такі операції не проводились.
15. Відсутність таблиці щодо організації праці на борту судна чи журналу обліку щодо робочого часу чи часу відпочинку моряків.

▼ M1

16. Документи, необхідні відповідно до конвенції MLC 2006, не пред'явлено, вони не ведуться або ведуться неналежно, або пред'явлені документи не містять інформацію, що вимагається конвенцією MLC 2006, або є недійсними з інших причин.
17. Умови життя та праці на судні не відповідають вимогам конвенції MLC 2006.
18. Існують обґрунтовані підстави вважати, що судно змінило прапор з метою уникнення обов'язку відповідності конвенції MLC 2006.
19. Є скарга, у якій стверджується, що умови життя та праці на судні не відповідають вимогам конвенції MLC 2006.

▼ B

B. Приклади чітких підстав для проведення перевірки охорони судна

1. Інспектор може вирішити, що існують чіткі підстави для вжиття подальших заходів контролю охорони під час первинної перевірки в рамках контролю державою порту, за таких обставин:
 - 1.1. Міжнародне свідоцтво про охорону судна ISSC не чинне або термін його дії закінчився.
 - 1.2. Рівень охорони судна нижчий за рівень охорони порту.
 - 1.3. Не було проведено тренувань, пов'язаних з охороною судна.
 - 1.4. Записи щодо останніх 10 взаємодій судно/порт чи судно/судно є неповними.
 - 1.5. Існують докази чи спостереження відносно того, що основні члени екіпажу судна не можуть зв'язатись один з одним.
 - 1.6. Спостереження свідчать про наявні серйозні недоліки в організації та засобах охорони.
 - 1.7. Інформація від третіх сторін у вигляді звіту чи скарга стосовно інформації, пов'язаної з охороною.
 - 1.8. Судно має тимчасове Міжнародне свідоцтво про охорону судна (МСОС), отримане після завершення дії попереднього тимчасового свідоцтва, та, згідно з професійною думкою інспектора, одна з цілей отримання такого свідоцтва судном чи компанією — уникнення обов'язку відповідності Главі XI-2 конвенції СОЛАС 74 та Частині А Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів (ОСПЗ) після завершення терміну дії попереднього тимчасового свідоцтва МСОС. У Частині А Міжнародного кодексу з охорони суден та портових об'єктів зазначено обставини, за яких може бути видано тимчасове свідоцтво.

2. Якщо описані вище чіткі підстави було встановлено, інспектор негайно повідомляє компетентний орган охорони (крім випадків, коли інспектор є уповноваженою посадовою особою з питань охорони). Компетентний орган охорони приймає рішення про те, які подальші контрольні заходи є необхідними, ураховуючи рівень охорони відповідно до Правила 9 Глави XI конвенції СОЛАС 74.
3. Чіткі підстави, відмінні від наведених вище, відносяться до сфери відповідальності уповноваженої посадової особи з питань охорони.

ДОДАТОК VI

ПРОЦЕДУРИ КОНТРОЛЮ СУДЕН

(зазначені в статті 15(1))

Додаток I, «Процедури контролю державою порту», до Паризького меморандуму та наведені нижче інструкції Паризького меморандуму, в їхній актуальній версії:

- Інструкція 33/2000/02: Експлуатаційний контроль поромів та пасажирських суден,
- Інструкція 35/2002/02: Настанови для інспекторів, відповідальних за здійснення контролю суден державою порту, щодо електронних карт,
- Інструкція 36/2003/08: Вказівки щодо перевірки умов життя і праці,
- Інструкція 37/2004/02: Настанови відповідно до конвенції STCW 78/95 зі змінами та доповненнями,
- Інструкція 37/2004/05: Настанови щодо перевірки часу роботи/відпочинку,
- Інструкція 37/2004/10: Настанови для посадових осіб, відповідальних за здійснення контролю державою порту, щодо питань охорони,
- Інструкція 38/2005/02: Настанови для інспекторів, відповідальних за здійснення контролю суден державою порту, щодо перевірки пристрою реєстрації даних рейсу (VDR).
- Інструкція 38/2005/05: Настанови щодо Додатка I конвенції Марпол 73/78,
- Інструкція 38/2005/07: Настанови щодо контролю системи оцінювання стану (CAS) однокорпусних нафтоналивних суден.
- Інструкція 39/2006/01: Настанови для посадових осіб, відповідальних за здійснення контролю суден державою порту, щодо Міжнародного кодексу з управління безпекою,
- Інструкція 39/2006/02: Настанови для посадових осіб, відповідальних за здійснення контролю суден державою порту, щодо управління Глобальною морською системою зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки на морі (ГМЗЛБ),
- Інструкція 39/2006/03: Оптимізація контрольного списку повідомлень та заборон,
- Інструкція 39/2006/10: Настанови для інспекторів, відповідальних за здійснення контролю суден державою порту, щодо обстеження баластних відсіків та симуляції аварії системи електропостачання (тест «вимкнення електропостачання»),
- Інструкція 39/2006/11: Вказівки щодо перевірки структури навалювальних суден,
- Інструкція 39/2006/12: Кодекс належної практики для посадових осіб, відповідальних за здійснення контролю суден державою порту,
- Інструкція 40/2007/04: Критерії для оцінювання відповідальності визнаних організацій,
-

ДОДАТОК VII

РОЗШИРЕНІ ПЕРЕВІРКИ СУДЕН

(зазначені в статті 14)

Розширена перевірка стосується, зокрема загального стану таких зон ризику:

- Документація.
- Структурний стан.
- Захист від атмосферних впливів.
- Аварійні системи.
- Радіозв'язок.
- Вантажні операції.
- Пожежна безпека.
- Система тривоги.
- Умови життя та праці.
- Навігаційне обладнання.
- Рятувальні засоби.
- Небезпечні товари.
- Гребна установка та допоміжні механізми.
- Запобігання забрудненню.

Крім цього, ураховуючи практичну доцільність або будь-які обмеження, пов'язані з безпекою осіб, судна чи порту, розширена перевірка включає перевірку окремих елементів зон ризику, залежно від типу судна, що проходить перевірку, як це визначено відповідно до статті 14(3).

ДОДАТОК VIII

ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ВІДМОВИ В ДОСТУПІ ДО ПОРТІВ ТА ЯКІРНИХ СТОЯНОК В МЕЖАХ СПІВТОВАРИСТВА

(зазначені в статті 16)

1. Якщо умови, описані в статті 16(1), виконано, компетентний орган порту, в якому судно було затримано втретє, повідомляє капітану судна в письмовій формі про те, що буде видано припис про відмову в доступі, який почне застосовуватися відразу після того, як судно покине порт. Припис про відмову в доступі починає застосовуватися відразу після того, як судно покинуло порт після усунення недоліків, що призвели до затримання.
2. Компетентний орган надсилає копію припису про відмову в доступі адміністрації держави прапора, відповідній визнаній організації, іншим державам-членам та іншим державам, що

підписали Паризький меморандум, Комісії та Секретаріату Паризького меморандуму. Компетентний орган негайно вносить до бази даних про результати перевірок інформацію щодо відмови в доступі.

3. Щоб припис про відмову в доступі було скасовано, власник судна або оператор повинен надіслати офіційний запит компетентному органу держави-члена, що видала припис про відмову в доступі. Цей запит супроводжується документом, виданим адміністрацією держави прапора після відвідування борту судна оглядачем, уповноваженим адміністрацією держави прапора; такий документ свідчить про повну відповідність судна застосовним положенням Конвенцій. Адміністрація держави прапора надає компетентному органу докази того, що відвідування відбулося.
4. Запит на скасування припису про відмову в доступі, за необхідності, повинен супроводжуватись документом класифікаційного товариства, у якому судно зареєстровано в класі, виданим після відвідування оглядачем цього класифікаційного товариства борту судна; цей документ засвідчує відповідність судна стандартам класу, визначеним цим товариством. Класифікаційне товариство держави надає компетентному органу докази того, що відвідування відбулося.
5. Припис про відмову в доступі може бути скасовано лише після завершення періоду, зазначеного в статті 16 цієї Директиви, та після повторної перевірки судна в погодженому порту.

Якщо погоджений порт знаходиться на території держави-члена, компетентний орган цієї держави може, на вимогу компетентного органу, що видав припис про відмову в доступі, дозволити судну зайти до погодженого порту, щоб пройти повторну перевірку. У таких випадках жодні вантажні операції не здійснюються, доки припис про відмову в доступі не буде скасовано.

6. Якщо затримання, що призвело до видачі припису про відмову в доступі, було зумовлене структурними недоліками судна, компетентний орган, що видав наказ про відмову в доступі, може вимагати, щоб окремі приміщення, включаючи вантажні приміщення та відсіки, були доступні для обстеження під час повторної перевірки.
7. Повторну перевірку проводить компетентний орган держави-члена, що видав припис про відмову в доступі, чи компетентний орган порту призначення за згодою компетентного органу держави-члена, що видав припис про відмову в доступі. Компетентний орган може вимагати попереднє повідомлення щонайбільше за 14 днів до проходження повторної перевірки. На вимогу держави-члена надають докази повної відповідності судна застосовним вимогам Конвенцій.
8. Повторна перевірка полягає в здійсненні розширеної перевірки, що повинна охоплювати принаймні відповідні пункти Додатка VII.
9. Усі витрати на здійснення розширеної перевірки несе власник судна або оператор.
10. Якщо держава член визнає результати розширеної перевірки задовільними згідно з Додатком VII, припис про відмову в доступі необхідно скасувати і повідомити про це в письмовій формі компанії судна.
11. Компетентний орган у письмовій формі повідомляє про своє рішення адміністрації держави прапора, відповідному класифікаційному товариству, іншим державам-членам, іншим державам, що підписали Паризький меморандум, Комісії та Секретаріату Паризького меморандуму. Компетентний орган повинен негайно внести до бази даних про результати перевірок інформацію про зняття відмови в доступі.
12. Інформація стосовно суден, яким було відмовлено в доступі до портів у межах Співтовариства, повинна бути наявною в базі даних про результати перевірок і публікуватись відповідно до положень статті 26 та Додатка XIII.

ДОДАТОК ІХ

ЗВІТ ПРО ПЕРЕВІРКУ

(зазначений у статті 17)

Звіт про перевірку повинен містити щонайменше такі пункти.

I. Загальні положення

1. Компетентний орган, яким було складено звіт
2. Дата та місце перевірки
3. Назва судна, що проходить перевірку
4. Прапор
5. Тип судна (як зазначено в свідоцтві про управління безпекою)
6. Ідентифікаційний номер ММО
7. Позивний
8. Тоннаж (gt)
9. Повна вантажопідйомність (за необхідності)
10. Рік побудови, визначений на основі дати, вказаної у свідоцтвах про безпеку судна
11. Класифікаційне товариство або класифікаційні товариства, або, за необхідності, будь-яка інша організація, що видала класифікаційні свідоцтва цьому судну, якщо такі є
12. Визнана організація чи визнані організації та/або будь-яка інша сторона, що видала цьому судну свідоцтва від імені держави прапора відповідно до застосовних Конвенцій.
13. Назва та адреса компанії судна чи оператора
14. Ім'я та адреса фрахтувальника, відповідального за вибір судна та типу чартеру, у випадку суден, що перевозять рідкі чи тверді вантажі насипом.
15. Кінцева дата складання звіту про перевірку.
16. Зазначення того, що детальна інформація про перевірку чи затримання може підлягати публікації.

II. Інформація щодо перевірки

1. Свідоцтва, видані на підставі відповідних Конвенцій, орган чи організація, що видала такий сертифікат(-и), із зазначенням дати видачі та закінчення терміну дії.
2. Частини чи елементи судна, що було перевірено (у разі здійснення більш детальної перевірки чи розширеної перевірки)
3. Порт і дата проходження останнього проміжного чи щорічного огляду або огляду з метою поновлення свідоцтва та назва організації, яка здійснювала огляд
4. Тип перевірки (перевірка, більш детальна перевірка, розширена перевірка)
5. Характер недоліків
6. Вжиті заходи.

III. Додаткова інформація в разі затримання

1. Дата видачі припису про затримання
2. Дата скасування припису про затримання

3. Характер недоліків, що є підставою припису про затримання (з посиланнями на Конвенції, за необхідності)
4. Зазначення, за необхідності, того, чи несе визнана організація або будь-який інший приватний орган, що здійснював огляд, відповідальність у зв'язку з недоліками, які окремо або в сукупності призвели до затримання
5. Вжиті заходи.

ДОДАТОК X

КРИТЕРІЇ ДЛЯ ЗАТРИМАННЯ СУДНА

(зазначені в статті 19(3))

ВСТУП

Перед тим як інспектор визначить, чи становлять виявлені під час перевірки недоліки підставу для затримання конкретного судна, він повинен застосувати критерії, зазначені нижче в пунктах 1 і 2.

▼С1

Пункт 3 включає приклади недоліків, які можуть самі по собі бути підставою для затримання конкретного судна (див. статтю 19(3)).

▼В

Якщо підставою для затримання є результат випадкового пошкодження, отриманого судном під час його рейсу в порт, припис про затримання не видається, за умови що:

- (a) було належним чином виконано вимоги, які містяться у Правилі I/11(c) конвенції СОЛАС 74, щодо повідомлення адміністрації держави прапора, призначеного оглядача чи визнаної організації, відповідальної за видачу відповідних свідоцтв;
- (b) перед заходом судна до порту, капітан або власник судна надіслав органу контролю держави порту деталі стосовно обставин аварії та зазнаних пошкоджень, а також інформацію про обов'язкове повідомлення адміністрації держави прапора;
- (c) судно вживає належних виправних заходів згідно з вимогами органу; та
- (d) орган, отримавши повідомлення про завершення виправних заходів, переконався, що недоліки, які становили виражену загрозу безпеці, здоров'ю чи довкіллю, було усунуто.

1. Головні критерії

Приймаючи професійне рішення щодо того, чи потрібно затримувати судно, інспектор повинен застосовувати зазначені нижче критерії:

Кількість часу:

Судна, які є небезпечними для виходу в море, повинні бути затримані після першої перевірки, незалежно від того, скільки часу судно залишатиметься в порту.

Критерій:

Судно затримують, якщо недоліки є достатньо серйозними, щоб бути підставою для повторного відвідування інспектора з метою переконатися в тому, що їх було усунуто перед виходом судна в плавання.

Потреба в повторному відвідуванні судна інспектором вказує на серйозність недоліків. Однак, це не накладає таке зобов'язання в усіх випадках. Це передбачає, що орган повинен у той чи інший спосіб перевірити, бажано під час наступного відвідування, що недоліки було усунуто перед відправленням судна.

2. Застосування основних критеріїв

Під час прийняття рішення щодо того, чи виявлені на судні недоліки є достатньо серйозними, щоб бути підставою для його затримання, інспектор повинен визначити чи:

1. судно має необхідну, чинну документацію;
2. судно має такий екіпаж, який вимагається у свідоцтві про мінімальний склад екіпажу.

Під час перевірки інспектор має також визначити, чи судно та/або екіпаж може:

3. безпечно здійснити весь наступний рейс;
4. безпечно здійснювати вантажні операції, перевозити вантаж і контролювати його стан впродовж наступного рейсу;
5. безпечно керувати машинним відділенням впродовж наступного рейсу;
6. забезпечувати належну роботу двигуна і керування впродовж наступного рейсу;
7. за необхідності, ефективно боротися з пожежею в будь-якій частині судна під час наступного рейсу;
8. швидко та безпечно покинути судно і, за необхідності, здійснити рятувальні заходи під час наступного рейсу;
9. запобігати забрудненню довкілля впродовж наступного рейсу;
10. підтримувати належну остійність впродовж наступного рейсу;
11. підтримувати належну водонепроникність впродовж наступного рейсу;
12. виходити на зв'язок в аварійних ситуаціях, у разі необхідності, під час наступного рейсу;
13. забезпечувати належні умови охорони здоров'я та охорони праці на борту впродовж наступного рейсу;
14. надати якомога більше інформації в разі аварії.

Якщо відповідь стосовно будь-якого з наведених критеріїв є негативною, необхідно серйозно розглянути питання щодо затримання судна, урахувавши виявлені недоліки. Сукупність менш серйозних недоліків також може бути підставою для затримання судна.

3. Щоб допомогти інспектору у використанні цих настанов, нижче наведено список недоліків, згрупованих за відповідними Конвенціями та/або кодексами, характер яких вважають настільки серйозним, що вони можуть бути підставою для затримання судна. Цей список не є вичерпним.

3.1. Загальна інформація

Відсутність чинних свідоцтв та документів, що вимагаються відповідними актами. Проте судна, які плавають під прапором держав, що не є сторонами відповідних Конвенцій чи не імплементували інший відповідний акт, не мають права мати свідоцтва, передбачені Конвенцією чи іншим відповідним актом. Тому відсутність необхідних свідоцтв не повинна сама по собі бути причиною затримки цих суден; однак, у разі застосування умови про «ненадання більш сприятливого режиму» від судна вимагається суттєва відповідність положенням перед виходом у плавання.

3.2. Сфери відповідно до конвенції СОЛАС 74

1. Неналежне функціонування гребної установки та інших основних механізмів, а також електричних установок.
2. Недостатня чистота машинного відділення, надмірна кількість змішаної з нафтою води в трюмах, ізоляція трубопроводу, включно із забрудненими нафтою вихлопними трубами в машинному відділенні, неналежне функціонування систем викачування води з трюмів.
3. Неналежне функціонування аварійного генератора, освітлення, акумуляторів та вимикачів.
4. Неналежне функціонування основного та допоміжного рульових пристроїв.
5. Відсутність, недостатня кількість чи значна зношеність персональних рятувальних засобів, рятувальних шлюпок і плотів, а також механізмів спуску на воду.
6. Відсутність, невідповідність чи суттєва зношеність, такою мірою, що вони є непридатними для використання за призначенням, системи виявлення пожежі, пожежної тривоги, протипожежного обладнання, стаціонарної установки пожежогасіння, клапанів вентиляції, протипожежних засувок, пристроїв, що швидко зачиняються.
7. Відсутність, значна зношеність чи неналежне функціонування протипожежного захисту області вантажної палуби танкерів.
8. Відсутність, невідповідність чи значна зношеність сигнальних вогнів, форм або звукових сигналів.
9. Відсутність чи неналежне функціонування радіобладнання для зв'язку в умовах безпеки чи аварійної ситуації.
10. Відсутність чи неналежне функціонування навігаційного обладнання, урахуваючи положення Правила V/16.2 СОЛАС 74.
11. Відсутність оновлених навігаційних карт та/або всіх інших відповідних навігаційних публікацій, необхідних для запланованого рейсу, урахуваючи, що затверджена типова електронна картографічна навігаційна та інформаційна система (ECDIS), яка функціонує на основі офіційних даних, може використовуватися замість зазначених карт.
12. Відсутність витяжної вентиляції, що не утворює іскор, для вантажних насосних відділень.
13. Серйозні недоліки, що стосуються експлуатаційних вимог, описаних у Секції 5.5 Додатка 1 до Паризького меморандуму.
14. Кількість, склад чи свідоцтва екіпажу не відповідають свідоцтву про мінімальний склад екіпажу.
15. Неспроможність виконати програму посиленого огляду відповідно до Правила 2 Глави XI СОЛАС 74.

3.3. *Сфери відповідно до кодексу ІВС*

1. Перевезення речовини, не зазначеної в свідоцтві про придатність судна, або відсутність інформації про вантаж.
2. Відсутність або пошкодження запобіжних пристроїв для захисту обладнання, що працює під тиском.
3. Електрообладнання не є іскробезпечним або не відповідає вимогам кодексу.
4. Джерела запалювання розташовані в небезпечних місцях.
5. Недотримання спеціальних вимог.
6. Перевищення максимально допустимої кількості вантажу на відсік.
7. Недостатня термоізоляція чутливих продуктів.

3.4. Сфери відповідно до кодексу IGC

1. Перевезення речовини, не зазначеної в свідоцтві про придатність судна, або відсутність інформації про вантаж.
2. Відсутність закриваючих пристроїв у житлових та робочих приміщеннях.
3. Засувка не є газонепроникною.
4. Пневматичні замки мають недоліки.
5. Клапани, що швидко перекиваються, мають недоліки або відсутні.
6. Запобіжні клапани мають недоліки або відсутні.
7. Електрообладнання не є іскробезпечним або не відповідає вимогам кодексу.
8. Несправні вентилятори у вантажній зоні.
9. Несправна система тривоги на випадок підвищення тиску у вантажних відсіках.
10. Система виявлення газів та/або система виявлення токсичних газів мають недоліки.
11. Перевезення речовин, до яких повинен додаватися інгібітор, без чинного сертифіката інгібітора.

3.5. Сфері відповідно до конвенції LL 66

1. Значні зони пошкоджень чи корозії, або крапкової корозії листів обшивки і пов'язаних з ними елементів жорсткості палуби чи корпусу, що негативно впливають на придатність судна до плавання або стійкість до локальних навантажень, якщо не було виконано належний тимчасовий ремонт для здійснення рейсу в порт з метою проведення повноцінного ремонту.
2. Встановлений випадок недостатньої остійності.
3. Відсутність достатньої та надійної інформації в затвердженій формі, яка в швидкий та простий спосіб дозволяє капітану організувати завантаження та баластування судна таким чином, щоб зберегти безпечний запас остійності на всіх етапах та за різних умов здійснення рейсу та щоб уникнути виникнення будь-яких надмірних навантажень на структуру судна.
4. Закривальні пристрої, механізми закриття люків та водонепроникні двері відсутні, значно зношені чи мають недоліки.
5. Перевантаження.
6. Відсутність марки осідання судна чи неможливість її зчитування.

3.6. Сфери відповідно до Додатку I конвенції МАРПОЛ 73/78

1. Відсутність, значна зношеність чи неналежне функціонування системи автоматичного вимірювання, реєстрації й керування скиданням нафти або системи тривоги, що спрацьовує при показнику 15 проміле.
2. Вільного простору відстійного та/або шламового відсіку недостатньо для запланованого рейсу.
3. Журнал нафтових операцій відсутній.
4. Встановлено недозволену обвідну трубу для стічних вод.
5. Звіт про огляд відсутній або не відповідає Правилу 13G(3)(b) конвенції МАРПОЛ 73/78.

3.7. Сфери відповідно до Додатку II конвенції МАРПОЛ 73/78

1. Посібник Р&А відсутній.
2. Вантаж не розподілено за категоріями.

3. Журнал вантажних операцій відсутній.
4. Перевезення подібних до нафти речовин без дотримання вимог чи без свідоцтва з відповідними змінами.
5. Встановлено недозволену обвідну трубу для стічних вод.

3.8. *Сфери відповідно до Додатку V конвенції МАРПОЛ 73/78*

1. План управління ліквідацією сміття відсутній.
2. Журнал операцій зі сміттям відсутній.
3. Персонал судна не ознайомлений з вимогами плану управління ліквідацією сміття щодо ліквідації та вивантаження.

3.9. *Сфери відповідно до конвенції STCW 78/95 та Директиви 2008/106/ЄС.*

1. Відсутність у моряків свідоцтва, належного свідоцтва, чинного звільнення від обов'язків чи неспроможність надати документ, який є доказом того, що заявку на затвердження було подано до адміністрації держави прапора.
2. Доказ того, що свідоцтво було отримано шляхом шахрайства чи власник свідоцтва не є особою, якій було видано це свідоцтво.
3. Неспроможність виконати застосовні вимоги адміністрації держави прапора щодо мінімального складу екіпажу судна.
4. Невідповідність організації вахти на містку чи в машинному відділенні вимогам, визначеним для судна адміністрацією держави прапора.
5. Відсутність на вахті особи, що має кваліфікацію для експлуатації обладнання, необхідного для безпечного плавання, забезпечення радіозв'язку в цілях безпеки чи запобігання забрудненню морів.
6. Неспроможність надати докази професійної компетентності для виконання обов'язків, призначених моряку з метою підтримання безпеки судна та запобігання забрудненню.
7. Нездатність забезпечити для несення першої вахти на початку рейсу та подальшої зміни вахти наявність осіб, що достатньо відпочили та мають задовільний стан для виконання обов'язків.

3.10. ► M1 Сфери відповідно до конвенції MLC 2006 ◀

1. Недостатньо їжі для рейсу до наступного порту.
2. Недостатньо питної води для рейсу до наступного порту.
3. Надзвичайно незадовільні санітарні умови на борту судна.
4. Відсутнє опалення житлових приміщень судна, що експлуатується в місцевостях, де температури можуть бути надзвичайно низькими.
5. Недостатнє вентилявання житлових приміщень судна.
6. Надмірна засміченість, захаращення обладнанням, вантажем або інші чинники, що створюють небезпечні умови в проходах/житлових приміщеннях.
7. Чіткі докази негативного впливу втоми на роботу членів екіпажу, які несуть вахту чи виконують інші обов'язки під час першої вахти та подальшої зміни вахти.

▼ M1

8. Умови на судні становлять виражену загрозу безпеці праці, здоров'ю або охороні моряків.

9. Невідповідність становить серйозне або повторне порушення вимог конвенції MLC 2006 (включно з правами моряків) щодо умов життя й праці моряків на судні, які наведено в посвідченні про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні та декларації про дотримання трудових норм у морському судноплаванні.

▼В

3.11. Сфери, що не можуть становити підстави для затримання, але вимагають, наприклад, призупинити вантажні операції.

Неналежне функціонування (або обслуговування) системи постачання інертного газу, обладнання чи механізмів, що мають відношення до вантажу, вважається достатньою підставою для зупинення вантажної операції.

ДОДАТОК XI

МІНІМАЛЬНІ КРИТЕРІЇ ДЛЯ ІНСПЕКТОРІВ

(зазначені в статті 22(1) та (5))

1. Інспектори повинні мати належні теоретичні знання та практичний досвід стосовно суден та їх експлуатації. Вони повинні бути компетентними у сфері забезпечення виконання вимог Конвенцій та відповідних процедур контролю державою порту. Ці знання та компетентність щодо забезпечення виконання міжнародних вимог та вимог Співтовариства повинні бути отримані в рамках навчальних програм, підтверджених відповідними документами.
2. Інспектори повинні принаймні:
 - (a) мати належну кваліфікацію, здобуту в установі, де вивчається морська справа, та відповідний досвід служби на морі як дипломованого офіцера, що має або мав чинний сертифікат компетентності STCW II/2 або III/2; без обмежень стосовно зони експлуатації, тягової потужності чи тоннажу; або
 - (b) скласти визнаний компетентним органом екзамен за спеціальністю суднобудівельника, інженера-механіка або інженера, пов'язаного з морськими галузями, та мати щонайменше п'ять років досвіду такої професійної діяльності; або
 - (c) мати відповідний університетський ступінь чи його еквівалент, пройти належну підготовку й отримати кваліфікацію інспектора з безпеки суден.
3. Інспектор повинен:
 - пропрацювати мінімум один рік на посаді інспектора держави прапора, маючи справу з оглядами та сертифікацією відповідно до Конвенцій або з контролем діяльності визнаних організацій, яким було делеговано передбачені законом обов'язки, або
 - здобути еквівалентний рівень компетентності через польове навчання тривалістю принаймні один рік, беручи участь у перевітках в рамках контролю державою порту під наглядом досвідчених посадових осіб, відповідальних за здійснення контролю суден державою порту.
4. Інспектори, зазначені в пункті 2(a), повинні здобути принаймні 5 років досвіду служби на морі, включно з періодами служби на посаді офіцера машинної чи палубної команди відповідно, або на посаді інспектора держави прапора чи помічника інспектора, задіяного в контролі державою порту. Такий досвід включає принаймні два роки служби на посаді офіцера палубної чи машинної команди.

5. Інспектори повинні вміти спілкуватися з моряками, в усній та письмовій формі, мовою, яка є найбільш поширеною серед мореплавців.
6. Інспекторів, що не відповідають наведеним вище критеріям, також приймають, якщо їх наймає компетентний орган держави-члена в рамках здійснення контролю державою порту в день ухвалення цієї Директиви.
7. Якщо в державі-члені перевірки, зазначені в статті 15(1) і (2), проводять інспектори, відповідальні за здійснення контролю державою порту, ці інспектори повинні мати належну кваліфікацію, яка включає достатній рівень теоретичного та практичного досвіду щодо охорони на морі. Зазвичай він включає:
 - (a) добре розуміння охорони на морі та того, як вона застосовується до операцій, які перевіряються;
 - (b) добре практичне знання технологій та методів охорони;
 - (c) знання принципів, процедур та методів перевірки;
 - (d) практичне знання операцій, які перевіряються.

ДОДАТОК XII

ФУНКЦІЇ БАЗИ ДАНИХ ПРО РЕЗУЛЬТАТИ ПЕРЕВІРОК

(зазначеної в статті 24(1))

1. База даних про результати перевірок включає принаймні такі функції:
 - інкорпорування даних про результати перевірок держав-членів та всіх держав, що підписали Паризький меморандум,
 - надання даних про профіль ризику судна та про судна, що підлягають перевірці,
 - розрахунок зобов'язань щодо обсягу проведення перевірок для кожної держави-члена,
 - складання білого, сірого та чорного списків держав прапора, зазначених у статті 16(1),
 - надання даних щодо виконання зобов'язань компаніями,
 - визначення пунктів у зонах ризику, які необхідно обстежити під час кожної перевірки.
2. База даних про результати перевірок має можливість бути адаптованою до подальших змін та взаємодії з іншими базами даних щодо морської безпеки Співтовариства, включно з SafeSeaNet, яка надає дані про фактичні заходи суден у порти держав-членів, а також, якщо це доцільно, до відповідних національних інформаційних систем.
3. Url адреса бази даних про результати перевірок має бути внесена до інформаційної системи Equasis. Держави-члени заохочують інспекторів до використання доступних через базу Equasis державних та приватних баз даних, пов'язаних з перевіркою суден.

ДОДАТОК XIII

ПУБЛІКАЦІЯ ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО ПЕРЕВІРОК, ЗАТРИМАНЬ ТА ВІДМОВ У ДОСТУПІ В ПОРТАХ ТА НА МІСЦЯХ ЯКІРНОЇ СТОЯНКИ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ

(зазначена в статті 26)

1. Інформація, опублікована відповідно до статті 26, повинна включати таке:
 - (a) назву судна;
 - (b) ідентифікаційний номер ММО;
 - (c) тип судна;
 - (d) тоннаж (gt);
 - (e) рік побудови, визначений на основі дати, вказаної у свідоцтвах про безпеку судна;
 - (f) назву та адресу компанії судна;
 - (g) якщо судна перевозять навалом вантажі у рідкому чи твердому стані, ім'я та адресу фрахтувальника, відповідального за вибір судна та типу чартеру;
 - (h) державу прапора;
 - (i) класифікаційні та обов'язкові свідоцтва, видані згідно з відповідними Конвенціями, та орган чи організацію, що видала кожен зі згаданих сертифікатів, із зазначенням дати видачі та закінчення терміну дії;
 - (j) порт та дату проходження останнього проміжного чи щорічного огляду, стосовно сертифікатів зазначених у пункті (i), та назву органу чи організації, які здійснювали огляд;
 - (k) дату, країну, порт затримання.
2. Стосовно суден, що затримувались, інформація, опублікована згідно зі статтею 26, повинна включати:
 - (a) кількість затримань впродовж попередніх 36 місяців;
 - (b) дату скасування рішення про затримання;
 - (c) тривалість затримання, у днях;
 - (d) причини затримання, викладені чітко й зрозуміло;
 - (e) за необхідності, зазначення, того, чи визнана організація, що здійснювала огляд, несе відповідальність у зв'язку з недоліками, які окремо або в сукупності призвели до затримання;
 - (f) опис заходів, вжитих у випадку, коли судну було дозволено відправитись до найближчого прийняттого судноремонтного заводу;
 - (g) якщо судну було відмовлено в доступі до будь-якого порту чи якірної стоянки в межах Співтовариства, причини відмови, викладені чітко й зрозуміло.

ДОДАТОК XIV

ДАНІ, ЩО НАДАЮТЬСЯ В РАМКАХ КОНТРОЛЮ ЗА ІМПЛЕМЕНТАЦІЄЮ

(зазначені в статті 29)

1. Кожного року, щонайпізніше 1 квітня, держави-члени повинні надавати Комісії зазначені нижче дані за попередній рік.

1.1. Кількість інспекторів, що діють від їхнього імені в рамках контролю державою порту

Цю інформацію необхідно повідомляти Комісії, користуючись наведеною нижче таблицею-зразком (¹²) (¹³).

Порт/зона	Кількість інспекторів з повною зайнятістю (А)	Кількість інспекторів з частковою зайнятістю (В)	Перерахунок (В) на повну зайнятість (С)	Загальна кількість (А+С)
Порт Х/або Зона Х ...				
Порт Y/або Зона Y ...				
ЗАГАЛЬНА К-СТЬ				

1.2. Загальна кількість індивідуальних суден, що заходили до портів, на національному рівні.
Показник відображає кількість суден, що підпадають під дію цієї Директиви, які заходили до своїх портів, на національному рівні, порахованих лише один раз.

2. Держави-члени повинні:

(a) кожні шість місяців надавати Комісії список заходів у порти, здійснених окремо взятими суднами, відмінними від регулярних послуг пасажирських та вантажних поромних перевезень, що заходили до їхніх портів чи повідомляли портовий орган про своє прибуття на місце якірної стоянки; список містить ідентифікаційний номер ММО для кожного руху судна, дату прибуття та порт. Список надається у формі програмної електронної таблиці, що дозволяє отримувати та обробляти зазначену вище інформацію в автоматичному режимі. Список надається впродовж 4 місяців з дати закінчення періоду, до якого відносились дані;

та

(b) надавати комісії окремі списки послуг регулярних пасажирських поромних перевезень та регулярних вантажних поромних перевезень, зазначених у пункті (a), не пізніше ніж через шість місяців з дати імплементації цієї Директиви, та надалі щоразу, коли відбуватимуться будь-які зміни у таких послугах. Список містить ідентифікаційний номер ММО кожного судна, його назву та пройдений судном маршрут. Список надається у формі програмної електронної таблиці, що дозволяє отримувати та обробляти зазначену вище інформацію в автоматичному режимі.

ДОДАТОК XV

ЧАСТИНА А

Скасована Директива з подальшими змінами

(зазначена в статті 37)

Директива 95/21/ЄС (ОВ L 157, 07.07.1995, с. 1.)	
Директива 98/25/ЄС	

(ОВ L 133, 07.05.1998, с. 19.)	
Директива Комісії 98/42/ЄС (ОВ L 184, 27.06.1998, с. 40)	
Директива Комісії 1999/97/ЄС (ОВ L 331, 23.12.1999, с. 67)	
Директива Європейського Парламенту і Ради 2001/106/ЄС (ОВ L 19, 22.01.2002, с. 17)	
Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/84/ЄС (ОВ L 324, 29.11.2002, с. 53)	Тільки стаття 4

ЧАСТИНА В

Список кінцевих термінів транспозиції до національного законодавства (зазначена в статті 37)

Директива	Кінцевий термін транспозиції
Директива 95/21/ЄС	30 червня 1996 року
Директива 98/25/ЄС	30 червня 1998 року
Директива 98/42/ЄС	30 вересня 1998 року
Директива 1999/97/ЄС	13 грудня 2000 року
Директива 2001/106/ЄС	22 липня 2003 року
Директива 2002/84/ЄС	23 листопада 2003 року

ДОДАТОК XVI

Кореляційна таблиця (зазначена в статті 37)

Директива 95/21/ЄС	Ця Директива
Стаття 1, вступна частина	Стаття 1, вступна частина
Стаття 1, перший абзац	Стаття 1(а)
Стаття 1, другий абзац	Стаття 1(б)
—	Стаття 1(с)
Стаття 2, вступна частина	Стаття 2, вступна частина
Стаття 2(1), вступна частина	Стаття 2(1), вступна частина

Стаття 2(1), перший абзац	Стаття 2(1)(а)(і)
Стаття 2(1), другий абзац	Стаття 2(1)
Стаття 2(1), третій абзац	Стаття 2(1)
Стаття 2(1), четвертий абзац	Стаття 2(1)
Стаття 2(1), п'ятий абзац	Стаття 2(1)
Стаття 2(1), шостий абзац	Стаття 2(1)
Стаття 2(1), сьомий абзац	Стаття 2(1)
Стаття 2(1), восьмий абзац	Стаття 2(1)
Стаття 2(2)	Стаття 2(2)
—	Стаття 2(3)
—	Стаття 2(4)
Стаття 2(3)	Стаття 2(5)
Стаття 2(4)	—
—	Стаття 2(6)
—	Стаття 2(7)
Стаття 2(5)	Стаття 2(8)
—	Стаття 2(9)
—	Стаття 2(10)
Стаття 2(6)	Стаття 2(11)
Стаття 2(7)	Стаття 2(12)
Стаття 2(8)	Стаття 2(13)
—	Стаття 2(14)
Стаття 2(9)	Стаття 2(15)
—	Стаття 2(16)
Стаття 2(10)	Стаття 2(17)
—	Стаття 2(18)
—	Стаття 2(19)
—	Стаття 2(20)
—	Стаття 2(21)
—	Стаття 2(22)
Стаття 3(1), перший підпараграф	Стаття 3(1), перший підпараграф
—	Стаття 3(1), другий підпараграф
—	Стаття 3(1), третій підпараграф
Стаття 3(1), другий підпараграф	Стаття 3(1), четвертий підпараграф
—	Стаття 3(1), п'ятий підпараграф
—	Стаття 3(1), шостий підпараграф

Стаття 3 з (2) до (4)	Стаття 3 з (2) до (4)
–	Стаття 4(1)
Стаття 4	Стаття 4(2)
Стаття 5	–
–	Стаття 5
–	Стаття 6
–	Стаття 7
–	Стаття 8
–	Стаття 9
–	Стаття 10
–	Стаття 11
–	Стаття 12
Стаття 6(1), вступна частина	–
–	Стаття 13(1), вступна частина
Стаття 6(1)(a)	Стаття 13(1)(a)
–	Стаття 13(1)(b)
Стаття 6(1)(b)	Стаття 13(1)(c)
Стаття 6(2)	–
–	Стаття 13(2)
Стаття 6(3)	Стаття 13(3)
Стаття 6(4)	–
Стаття 7	–
Стаття 7a	–
Стаття 7b	–
–	Стаття 14
–	Стаття 15
–	Стаття 16
Стаття 8	Стаття 17
–	Стаття 18
Стаття 9(1) та (2)	Стаття 19(1) та (2)
Стаття 9(3), перше речення	Стаття 19(3)
Стаття 9(3), речення з 2 до 4	Стаття 19(4)
Стаття 9 з (4) до (7)	Стаття 19 з (5) до (8)
–	Стаття 19(9) та (10)
Стаття 9a	–
Стаття 10 з (1) до (3)	Стаття 20 з (1) до (3)

–	Стаття 20(4)
Стаття 11(1)	Стаття 21(1)
–	Стаття 21(2)
Стаття 11(2)	Стаття 21(3), перший підпараграф
Стаття 11(3), перший підпараграф	–
Стаття 11(3), другий підпараграф	Стаття 21(3), другий підпараграф
Стаття 11 з (4) до (6)	Стаття 21 з (4) до (6)
Стаття 12 з (1) до (3)	Стаття 22 з (1) до (3)
Стаття 12(4)	Стаття 22(4)
–	Стаття 22 з (5) до (7)
Стаття 13 з (1) до (2)	Стаття 23(1) та (2)
–	Стаття 23 з (3) до (5)
Стаття 14	–
Стаття 15	–
–	Стаття 24
–	Стаття 25
–	Стаття 26
–	Стаття 27
Стаття 16(1) та (2)	Стаття 28(1) та (2)
Стаття 16(2а)	Стаття 28(3)
Стаття 16(3)	Стаття 28(4)
Стаття 17	Стаття 29
–	Стаття 30
Стаття 18	Стаття 31
Стаття 19	Стаття 32
–	Стаття 33
Стаття 19а	Стаття 34
–	Стаття 35
Стаття 20	Стаття 36
–	Стаття 37
Стаття 21	Стаття 38
Стаття 22	Стаття 39
Додаток І	–
–	Додаток І
–	Додаток ІІ
–	Додаток ІІІ

Додаток II	Додаток IV
Додаток III	Додаток V
Додаток IV	Додаток VI
Додаток V	Додаток VII
Додаток VI	Додаток X
Додаток VII	Додаток XI
–	Додаток XII
Додаток VIII	Додаток XIII
Додаток IX	Додаток IX
Додаток X	Додаток XIV
Додаток XI	Додаток VIII
Додаток XII	–
–	Додаток XV
–	Додаток XVI

▼ M4

ДОДАТОК XVII

Перевірка пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що здійснюють регулярні перевезення

- 1.1. Перед допуском пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна до проведення регулярних перевезень згідно з цією Директивою, держави-члени зобов'язані провести перевірку такого пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна відповідно до вимог статті 3(1) Директиви (ЄС) 2017/2110 (¹⁴) для забезпечення того, щоб пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно виконувало необхідні вимоги до безпечної експлуатації в ході регулярних перевезень.
- 1.2. Якщо пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно планується залучати до проведення регулярних перевезень, відповідна держава-член може врахувати результати перевірок, які проводилися іншою державою-членом протягом останніх 8 місяців стосовно такого пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна, що залучалося до експлуатації в інших регулярних перевезеннях, охоплених цією Директивою, якщо така держава-члена переконається, у кожному окремому випадку, що результати попередніх перевірок можуть застосовуватися до нових умов експлуатації, а під час попередніх перевірок було виконано необхідні вимоги до безпечної експлуатації у ході регулярних перевезень. Перевірки, передбачені пунктом 1.1, не проводяться до початку експлуатації пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна у нових регулярних перевезеннях.
- 1.3. Якщо у разі виникнення непередбачених обставин виникає нагальна потреба у швидкому введенні в експлуатацію резервного пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна з метою забезпечення безперервності перевезень, і при цьому параграф 1.2

не застосовується, держава-член може дозволити розпочати експлуатацію пасажирського судна чи плавучого засобу за умови дотримання таких умов:

- (a) візуальний огляд та перевірка документів не викликають занепокоєння щодо відповідності такого пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна вимогам до безпечної експлуатації; та
 - (b) держава-член завершить перевірку, передбачену в статті 3(1) Директиви (ЄС) 2017/2110, протягом одного місяця.
2. Держави-члени повинні один раз на рік, але не раніше ніж через чотири місяці та не пізніше ніж через вісім місяців після попередньої перевірки, провести:
- (a) перевірку, згідно з вимогами додатка II до Директиви (ЄС) 2017/2110 та Регламенту Комісії (ЄС) № 428/2010 (¹⁵) у застосовних випадках; та
 - (b) перевірку під час регулярних перевезень. Ця перевірка включає позиції, які перелічені в додатку III до Директиви (ЄС) 2017/2110 та які, на професійну думку інспектора, охоплюють достатню кількість позицій, перелічених у додатках I і II до Директиви (ЄС) 2017/2110, щоб забезпечити, щоб пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно продовжувало виконувати всі вимоги, необхідні для безпечної експлуатації.
3. Пасажирські судна типу ро-ро або високошвидкісні пасажирські судна, що не проходили перевірку відповідно до вимог пункту 2, включаються до переліку суден із пріоритетом I.
4. Перевірка відповідно до вимог пункту 1.1 вважається перевіркою для цілей пункту 2(a) цього додатка.

(¹) ОВ L 208, 05.08.2002, с. 10.

(²) ОВ L 129, 29.04.2004, с. 6.

(³) Див. сторінку 11 цього Офіційного вісника.

(⁴) ОВ L 196, 07.08.1996, с. 8.

(⁵) ОВ L 332, 28.12.2000, с. 81.

(⁶) ОВ L 324, 29.11.2002, с. 1.

(⁷) Див. сторінку 128 цього Офіційного вісника.

(⁸) Див. сторінку 24 цього Офіційного вісника.

(⁹) Регламент Європейського Парламенту й Ради (ЄС) № 1257/2013 від 20 листопада 2013 року про утилізацію суден і внесення змін та доповнень до Регламенту (ЄС) № 1013/2006 і Директиви 2009/16/ЄС (ОВ L 330, 10.12.2013, с. 1).

(¹⁰) ОВ L 123, 19.05.2015, с. 55.

(¹¹) ОВ L 323, 03.12.2008, с. 33.

(¹²) Якщо перевірки, проведені в рамках контролю державою порту, забезпечують лише часткову зайнятість інспекторів, загальна кількість інспекторів повинна бути конвертована в число, що дорівнює кількості інспекторів з повною зайнятістю. Якщо один інспектор працює в більш ніж одному порту чи географічній зоні, необхідно вирахувати застосовний еквівалент часткової зайнятості в кожному порту.

(¹³) Ця інформація повинна надаватися на національному рівні та кожному порту відповідної держави-члена. Для цілей цього Додатка «порт» означає окремо взятий порт чи географічну зону, що охоплюється роботою інспектора чи команди інспекторів, за необхідності, включаючи кілька окремих портів.

(¹⁴) Директива Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2017/2110 від 15 листопада 2017 року про систему інспектувань для безпечної експлуатації пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден

у регулярних перевезеннях, про внесення змін до Директиви 2009/16/ЄС та про скасування Директиви Ради 1999/35/ЄС (ОВ L 315, 30.11.2017, с. 61).

(¹⁵) Регламент Комісії (ЄС) № 428/2010 від 20 травня 2010 року про імплементацію статті 14 Директиви 2009/16/ЄС Європейського Парламенту і Ради стосовно розширених перевірок суден (ОВ L 125, 21.05.2010, с. 2).