



(підпис)

## 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

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 100(2),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Після консультацій із Комітетом регіонів,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(2)</sup>

Оскільки:

- (1) Право Європейського Союзу, що стосується системи обов'язкових оглядів для безпечної експлуатації пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден у перевезеннях, встановлене у 1999 році. Виникла необхідність оновлення права з метою врахування прогресу у сфері імплементації режиму контролю державою порту, запровадженого Директивою Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС, <sup>(3)</sup> та досвіду, здобутого в рамках функціонування Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту, підписаного в Парижі 26 січня 1982 року.
- (2) Перевірка відповідності Програмі формування і розвитку регулятивної системи (REFIT) засвідчила, що правові засади Європейського Союзу щодо забезпечення безпеки пасажирських суден сприяли досягненню спільного рівня безпеки пасажирських суден у межах Союзу. Крім того, механізм подальшого розвитку законодавства Європейського Союзу щодо забезпечення безпеки пасажирів у відповідь на різноманітні потреби та ситуації призвів до виникнення низки збігів та дублювань, що потребують упорядкування та спрощення з метою зменшення адміністративного тягаря для судновласників та раціоналізації роботи морських адміністрацій держав-членів.
- (3) Більшість держав-членів уже поєднують, за можливості, проведення обов'язкових оглядів для безпечного здійснення регулярних перевезень пасажирськими суднами типу ро-ро з іншими видами оглядів та інспектувань, наприклад, оглядами держави прапора та інспектуваннями в рамках контролю суден державою порту. З метою подальшого скорочення інспекційної діяльності та забезпечення максимального періоду комерційної експлуатації пасажирських суден та плавучих засобів, за умови дотримання високих стандартів безпеки, усі судна, що підлягають інспектуванню з боку держави порту, слід віднести до сфери застосування Директиви 2009/16/ЄС. Сферу застосування цієї Директиви необхідно обмежити пасажирськими суднами типу ро-ро та високошвидкісними пасажирськими суднами, що здійснюють регулярні перевезення між портами держави-члена або портами держави-члена та третьою країною під прапором відповідної держави-члена. У випадку з пасажирськими суднами типу ро-ро та високошвидкісними пасажирськими суднами, що здійснюють регулярні перевезення між портами держави-члена та третьою країною не під прапором відповідної держави-члена, слід застосовувати положення Директиви 2009/16/ЄС.

**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****(Текст стосується ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 100(2),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Після консультацій із Комітетом регіонів,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(2)</sup>,

Оскільки:

- (1) Право Європейського Союзу, що стосується системи обов'язкових оглядів для безпечної експлуатації пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден у перевезеннях, встановлене у 1999 році. Виникла необхідність оновлення права з метою врахування прогресу у сфері імплементації режиму контролю державою порту, запровадженого Директивою Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС, <sup>(3)</sup> та досвіду, здобутого в рамках функціонування Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту, підписаного в Парижі 26 січня 1982 року.
- (2) Перевірка відповідності Програмі формування і розвитку регулятивної системи (REFIT) засвідчила, що правові засади Європейського Союзу щодо забезпечення безпеки пасажирських суден сприяли досягненню спільного рівня безпеки пасажирських суден у межах Союзу. Крім того, механізм подальшого розвитку законодавства Європейського Союзу щодо забезпечення безпеки пасажирів у відповідь на різноманітні потреби та ситуації призвів до виникнення низки збігів та дублювань, що потребують упорядкування та спрощення з метою зменшення адміністративного тягаря для судновласників та раціоналізації роботи морських адміністрацій держав-членів.
- (3) Більшість держав-членів уже поєднують, за можливості, проведення обов'язкових оглядів для безпечного здійснення регулярних перевезень пасажирськими суднами типу ро-ро з іншими видами оглядів та інспектувань, наприклад, оглядами держави прапора та інспектуваннями в рамках контролю суден державою порту. З метою подальшого скорочення інспекційної діяльності та забезпечення максимального періоду комерційної експлуатації пасажирських суден та плаваючих засобів, за умови дотримання високих стандартів безпеки, усі судна, що підлягають інспектуванню з боку держави порту, слід віднести до сфери застосування Директиви 2009/16/ЄС. Сферу застосування цієї Директиви необхідно обмежити пасажирськими суднами типу ро-ро та високошвидкісними пасажирськими суднами, що здійснюють регулярні перевезення між портами держави-члена або портами держави-члена та третьої країни під прапором відповідної держави-члена. У випадку з пасажирськими суднами типу ро-ро та високошвидкісними

пасажирськими суднами, що здійснюють регулярні перевезення між портами держави-члена та третьої країни не під прапором відповідної держави-члена, слід застосовувати положення Директиви 2009/16/ЄС.

- (4) Поняття «приймаючої держави» було запроваджено Директивою Ради 1999/35/ЄС <sup>(4)</sup> з метою посилення співпраці з третіми країнами перед розширенням Європейського Союзу в 2004 році. Це поняття більше не є актуальним, а тому його слід вилучити.
- (5) Директива 1999/35/ЄС передбачала проведення приймаючими державами спеціального огляду суден один раз на 12 місяців, а також огляду суден під час регулярних перевезень. Запровадження цієї вимоги мало забезпечити існування достатнього проміжку часу між проведенням інспектувань, однак перевірка відповідності за програмою REFIT засвідчила, що подібний проміжок часу існує не завжди. З метою уточнення режиму інспектування та встановлення гармонізованого механізму інспектування, що дозволять забезпечити високий рівень безпеки з урахуванням спільних потреб сфери пасажирського обслуговування, слід уточнити, що обидва щорічні інспектування мають проводитися регулярно з інтервалом приблизно у шість місяців. У випадку із суднами, що перебувають в експлуатації, проведення інспектувань має відбуватися з інтервалом не менше чотирьох місяців, але не більше восьми місяців.
- (6) У тексті Директиви 1999/35/ЄС термін «огляд» використовується замість терміну «інспектування». Термін «огляд» використовується в текстах міжнародних конвенцій на позначення зобов'язань держави прапора контролювати відповідність суден міжнародним стандартам, а також видавати або поновлювати, у разі необхідності, відповідні сертифікати. У свою чергу, спеціальний інспекційний режим для пасажирських суден ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що здійснюють регулярні перевезення, не може вважатися проведенням огляду, а інспекційні форми не можуть вважатися свідоцтвами про придатність судна до плавання. Таким чином, термін «огляд» у значенні спеціальних оглядів, передбачених положеннями Директиви 1999/35/ЄС, слід замінити терміном «інспектування».
- (7) З огляду на особливий профіль ризику, пасажирські судна типу ро-ро та високошвидкісні пасажирські судна мають, у першу чергу, проходити регулярне інспектування. Будь-яке інспектування пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, на які поширюється Директива 2009/16/ЄС, має включатися до загального переліку щорічних інспектувань, що проводяться кожною державою-членом.
- (8) Витрати на проведення інспектувань, що призвели до заборони відправлення судна, мають сплачуватися відповідною компанією.
- (9) З метою врахування прогресу на міжнародному рівні та здобутого досвіду, повноваження ухвалювати акти відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу необхідно делегувати Комісії, зокрема, стосовно незастосування, для цілей цієї Директиви, змін до міжнародних інструментів, якщо це необхідно, та оновлення технічних специфікацій. Особливо важливим є надання Комісією відповідних консультацій у межах своєї підготовчої роботи, у тому числі на експертному рівні, та проведення таких консультацій згідно з принципами, встановленими в Міжінституційній угоді про краще законотворення від 13 квітня 2016 року <sup>(5)</sup>. Зокрема, для забезпечення рівної участі у підготовці делегованих актів Європейський Парламент і Рада отримують усі документи одночасно з експертами держав-членів, а їхні експерти систематично отримують доступ до засідань експертних груп Комісії, що займаються підготовкою делегованих актів.
- (10) До Директиви 2009/16/ЄС слід внести зміни, щоб забезпечити збереження змісту та періодичності проведення інспектувань пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден. Це передбачає включення конкретних положень щодо проведення інспектувань та верифікацій пасажирських суден типу ро-ро та

високошвидкісних пасажирських суден, що здійснюють регулярні перевезення та підлягають контролю з боку держави порту, до Директиви 2009/16/ЄС.

- (11) Якщо інспектування проводиться згідно з Директивою 2009/16/ЄС, необхідно докласти всіх можливих зусиль для уникнення неналежного затримання та затримки судна.
- (12) Важливо враховувати умови праці та побуту екіпажу, а також рівень його підготовки та кваліфікації з огляду на існування тісного зв'язку між охороною здоров'я, безпекою та соціальними факторами.
- (13) З огляду на повний цикл моніторингових візитів Європейського агентства з морської безпеки, Комісія повинна оцінити імплементацію цієї Директиви не пізніше ніж через сім років після дати транспозиції цієї Директиви і подати відповідний звіт Європейському Парламенту і Раді. Держави-члени повинні співпрацювати з Комісією в питаннях збору всієї необхідної інформації для проведення згаданого оцінювання.
- (14) Щоб не накладати непропорційний адміністративний тягар на держави-члени, що не мають виходу до моря, правило *de minimis* дасть змогу таким державам-членам відступати від положень цієї Директиви; це означає, що, в разі відповідності певним критеріям, такі держави-члени не зобов'язані транспонувати цю Директиву.
- (15) Оскільки цілі цієї Директиви, а саме забезпечення безпечної експлуатації пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що залучаються до регулярних перевезень, не можуть бути достатньою мірою досягнуті державами-членами, враховуючи розміри внутрішнього ринку морських пасажирських перевезень та транскордонний характер експлуатації суден у Союзі та на міжнародному рівні, але можуть бути краще досягнуті на рівні Союзу шляхом встановлення спільного рівня безпеки та уникнення спотворень конкуренції, Союз може ухвалювати інструменти відповідно до принципу субсидіарності, як зазначено в статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, як встановлено у згаданій статті, ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення зазначених цілей.
- (16) Для підвищення правової ясності та послідовності, а також з огляду на кількість відповідних змін, необхідно скасувати Директиву 1999/35/ЄС та внести відповідні зміни до Директиви 2009/16/ЄС,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

### Стаття 1

#### Сфера застосування

1. Ця Директива застосовується до пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що здійснюють:
  - (a) регулярні перевезення між портами держави-члена та третьої країни, якщо прапор судна є таким самим, що й прапор відповідної держави-члена; або
  - (b) регулярні перевезення на внутрішніх рейсах у морських районах, у яких можуть експлуатуватися судна класу А відповідно до статті 4 Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/45/ЄС. <sup>(6)</sup>.
2. Ця Директива не застосовується до пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що підпадають під дію Директиви 2009/16/ЄС.
3. Держави-члени можуть застосовувати цю Директиву до пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що здійснюють регулярні перевезення на внутрішніх рейсах у морських районах, інших ніж ті, що зазначені в параграфі 1(b).
4. Держави-члени, що не мають морських портів і можуть довести, що пасажирські судна або високошвидкісні пасажирські 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, за винятком обов'язків, визначених у другому підпараграфі.

Держави-члени, що не мають морських портів, до 21 грудня 2019 року повідомляють Комісію про загальну кількість суден, а також кількість пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що заходили в їхні порти впродовж трирічного періоду, передбаченого положеннями першого підпараграфа, та щорічно інформують Комісію про будь-які подальші зміни згаданої вище кількості.

## *Стаття 2*

### **Терміни та означення**

Для цілей цієї Директиви застосовуються такі терміни та означення:

- (1) «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;
- (2) «високошвидкісне пасажирське судно» означає судно, означене у правилі 1 глави X СОЛАС 74, яке здатне перевозити понад 12 пасажирів;
- (3) «СОЛАС 74» означає Міжнародну Конвенцію 1974 року з охорони людського життя на морі разом із Протоколами та змінами до неї, у її чинній версії;
- (4) «Кодекс високошвидкісних суден» означає «Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден», що міститься в Резолюції комітету з безпеки на морі ММО MSC.36 (63) від 20 травня 1994 року, або Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден 2000 (Кодекс HSC 2000), що міститься в Резолюції ММО MSC.97(73) від грудня 2000 року, у його чинній версії;
- (5) «HSSC» означає Настанови ММО з проведення огляду відповідно до Гармонізованої системи огляду та оформлення свідоцтв, у їх чинній версії;
- (6) «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:
  - (a) відповідно до опублікованого розкладу; або
  - (b) з настільки регулярними або частими рейсами, що вони становлять упізнавані систематичні серії;
- (7) «морський район» означає будь-який морський район або морський маршрут, встановлений відповідно до статті 4 Директиви 2009/45/ЄС;
- (8) «сертифікати» означає:
  - (a) для пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що залучаються до виконання міжнародних рейсів, сертифікати про безпеку судна, видані згідно з СОЛАС 74 або Міжнародним кодексом безпеки високошвидкісних суден відповідно, разом із відповідними документами на обладнання;
  - (b) для пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що залучаються до виконання внутрішніх рейсів, сертифікати про безпеку судна, видані згідно з Директивою 2009/45/ЄС, разом із відповідними документами на обладнання;
- (9) «адміністрація держави прапора» означає компетентні органи держави, під прапором якої має право плавати пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно;

- (10) «внутрішні рейси» означають рейси у морських районах з порту держави-члена в той самий або інший порт у межах такої держави-члена;
- (11) «компанія» означає будь-яку особу або організацію, яка погодилася взяти на себе всі обов'язки та зобов'язання, передбачені Міжнародним кодексом з управління безпечною експлуатацією суден та попередження забруднення (далі — МКУБ) у його чинній версії, або, якщо глава IX СОЛАС 74 не застосовується, власник пасажирського судна типу ро-ро чи високошвидкісного пасажирського судна або інша організація чи особа, така як керівник або фрахтувальник судна без екіпажу, яка перебрала від власника судна відповідальність за експлуатацію пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна;
- (12) «інспектор» означає працівника державного сектору або особу, належним чином уповноважену компетентним органом держави-члена проводити інспектування, передбачені цією Директивою, та звітувати перед таким компетентним органом, та яка відповідає мінімальним критеріям, встановленим у додатку XI до Директиви 2009/16/ЄС;
- (13) «компетентний орган держави-члена» означає державний орган, призначений державою-членом згідно з цією Директивою, який відповідає за виконання завдань, покладених на нього цією Директивою.

### *Стаття 3*

#### **Передексплуатаційне інспектування**

1. Перш ніж пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно розпочне виконання регулярних перевезень згідно з цією Директивою, компетентні органи держави-члени повинні провести передексплуатаційне інспектування, що включає:
  - (a) перевірку на відповідність вимогам, встановленим у додатку I; та
  - (b) інспектування пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна згідно з додатком II для перевірки на відповідність вимогам безпечної експлуатації в ході регулярних перевезень.
2. Передексплуатаційне інспектування проводить інспектор.
3. На запит держави-члена, компанії надають докази відповідності вимогам додатка I заздалегідь, але не раніше ніж за один місяць до проведення передексплуатаційного інспектування.

### *Стаття 4*

#### **Виятки із зобов'язання проводити передексплуатаційне інспектування**

1. У випадку з передексплуатаційним інспектуванням, держава-член може вирішити не застосовувати окремі вимоги чи процедури, викладені в додатках I та II, до будь-якого щорічного огляду чи інспектування державою прапора, проведених протягом попередніх шести місяців, за умови проведення огляду відповідно до процедур та настанов, передбачених нормами HSSC, або інших процедур, призначених для досягнення цієї ж мети. Держави-члени передають відповідну інформацію до бази даних про результати інспектувань відповідно до статті 10.
2. Якщо пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно планується залучати до регулярних перевезень, держава-член може врахувати результати попередніх інспектувань та оглядів, проведених стосовно такого пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна для експлуатації в інших регулярних перевезеннях, охоплених цією Директивою. Якщо держава-член задоволена результатами таких попередніх інспектувань та оглядів, за умови їх відповідності новим умовам експлуатації, інспектування,

передбачені статтею 3(1), не проводяться до початку експлуатації пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна в нових регулярних перевезеннях.

3. На запит компанії, держави-члени можуть заздалегідь підтвердити, що вони погоджуються, що попередні інспектування та огляди є релевантними новим умовам експлуатації.

4. 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, та при цьому параграф 2 не застосовується, держава-член може дозволити розпочати експлуатацію пасажирського судна типу ро-ро чи плавучого засобу за умови дотримання таких умов:

- (а) 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
- (б) держава-член завершить передексплуатаційне інспектування, передбачене у статті 3(1), протягом одного місяця.

## *Стаття 5*

### **Регулярні інспектування**

1. Один раз на 12 місяців держави-члени проводять:

- (а) інспектування, відповідно до додатка II; та
- (б) інспектування під час регулярних перевезень, яке проводиться не раніше ніж за 4 місяці до та не пізніше 8 місяців після проведення інспектування, зазначеного у пункті (а), та з охопленням позицій, перелічених у додатку III, та яке, на професійну думку інспектора, охоплює достатню кількість позицій, перелічених у додатках I і II, та гарантує, що пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно продовжить виконувати всі вимоги, необхідні для безпечної експлуатації.

Передексплуатаційне інспектування згідно зі статтею 3 повинно вважатися інспектуванням для цілей пункту (а).

2. Інспектування, зазначене в пункті (а) параграфу 1, може, на розсуд держави-члена, проводитись одночасно або спільно зі щорічним оглядом державою прапора за умови застосування відповідних процедур та настанов для проведення огляду, як вказано у HSSC, або процедур, розроблених для досягнення аналогічної мети.

3. Держави-члени проводять інспектування відповідно до додатка II після завершення значного ремонту, реконструкції або модифікації пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна, а також у разі зміни керівництва чи передачі класу судна. Однак, у разі зміни керівництва або передачі класу судна держава-член може, з огляду на результати попередніх інспектувань стосовно такого пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна та за умови відсутності впливу згаданої зміни чи передачі на безпеку експлуатації такого пасажирського судна типу ро-ро або плавучого засобу, звільнити пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно від проходження інспектування, що вимагається згідно з першим реченням цього параграфу.

## *Стаття 6*

### **Звіт про інспектування**

1. Після завершення будь-якого інспектування, що проводилося відповідно до цієї Директиви, інспектор складає звіт відповідно до додатка IX до Директиви 2009/16/ЄС.

2. Зміст звіту передається до бази даних про результати інспектувань, передбаченої у статті 10. Копія звіту про інспектування надається капітану судна.

### *Стаття 7*

#### **Усунення недоліків, заборона відправлення та призупинення інспектування**

1. Держави-члени забезпечують усунення будь-яких недоліків, підтверджених або виявлених за результатами інспектування, що проводилося відповідно до цієї Директиви.
2. Якщо виявлені недоліки становлять очевидний ризик для здоров'я чи безпеки або безпосередню загрозу для здоров'я чи життя екіпажу та пасажирів пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна, компетентний орган держави-члена має забезпечити, щоб стосовно такого пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна було видано припис про заборону його відправлення («припис про заборону відправлення»). Копія припису повинна надаватися капітану судна.
3. Припис про заборону відправлення не може бути скасований до усунення недоліку чи загрози на виконання вимог компетентного органу держави-члена або до встановлення компетентним органом держави-члена здатності, за умови дотримання всіх необхідних умов, судна чи плавучого засобу вийти в море або відновлення його експлуатаційної придатності без ризику для безпеки та здоров'я пасажирів чи екіпажу або без ризику для самого пасажирського судна типу ро-ро, високошвидкісного пасажирського судна чи інших суден.
4. Якщо недолік, зазначений у параграфі 2, не може бути швидко усунений на базі порту, де було виявлено чи підтверджено існування недоліку, компетентний орган держави-члена може дозволити судну чи плавучому засобу здійснити перехід до відповідного судноремонтного заводу для швидкого усунення недоліку.
5. За виняткових обставин, якщо загальний стан пасажирського судна типу ро-ро чи високошвидкісного пасажирського судна очевидно не відповідає стандарту, компетентний орган держави-члена може призупинити інспектування такого судна чи плавучого засобу, доки компанія не забезпечить вжиття заходів для усунення очевидного ризику пасажирського судна типу ро-ро чи високошвидкісного пасажирського судна для безпеки та здоров'я, безпосередньої загрози для здоров'я чи життя членів екіпажу та пасажирів або забезпечить дотримання вимог діючих міжнародних конвенцій.
6. Якщо компетентний орган держави-члена призупиняє проведення інспектування відповідно до параграфа 5, пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно автоматично отримують припис про заборону відправлення. Припис про заборону відправлення не може бути скасований до поновлення та успішного проходження інспектування, а також до виконання вимог, визначених у параграфі 3 цієї статті та статті 9(2).
7. З метою зменшення перевантаженості порту, компетентний орган держави-члена може дозволити пасажирському судну типу ро-ро чи високошвидкісному пасажирському судну з приписом про заборону відправлення переміститися в іншу частину порту, якщо такі дії є безпечними. Проте ризик перевантаженості порту не береться до уваги при ухваленні рішення щодо накладання або зняття припису про заборону відправлення. Портові органи надають допомогу з розміщенням таких суден.

### *Стаття 8*

#### **Право на оскарження**

1. Компанія має право на оскарження припису про заборону відправлення, накладеного компетентним органом держави-члена. Оскарження не призупиняє дію припису про заборону відправлення, крім випадків запровадження тимчасових заходів відповідно до національного



законодавства. З цією метою держави-члени встановлюють та застосовують необхідні процедури відповідно до свого національного законодавства.

2. Компетентний орган держави-члена інформує капітана пасажирського судна типу ро-ро чи високошвидкісного пасажирського судна, на яке накладається припис про заборону відправлення, щодо права на оскарження ухваленого рішення та порядку його реалізації. У разі скасування або зміни припису про заборону відправлення в результаті оскарження, держава-член забезпечує оперативне внесення відповідних змін до бази даних про результати інспектувань, передбаченої у статті 10.

## Стаття 9

### Витрати

1. У разі виявлення або підтвердження недоліків, що передбачають накладання припису про заборону відправлення, під час проведення інспектування, зазначеного у статтях 3 та 5, усі витрати на проведення такого інспектування покладаються на компанію.
2. Припис про заборону відправлення не скасовують, доки не буде сплачено повну суму витрат або надано достатніх гарантій їх відшкодування.

## Стаття 10

### База даних про результати інспектувань

1. Комісія розробляє, підтримує та оновлює базу даних про результати інспектувань, до якої підключаються всі держави-члени. Така база даних повинна містити всю необхідну інформацію для імплементації системи інспектування, передбаченої цією Директивою. Ця база даних формується на основі бази даних про результати інспектувань, зазначеної у статті 24 Директиви 2009/16/ЄС, та має подібну функціональність, як і зазначена база даних.
2. Держави-члени забезпечують передачу інформації про результати проведення інспектування згідно з цією Директивою, зокрема інформації про виявлені недоліки та накладання приписів про заборону відправлення, до бази даних про результати інспектувань одразу після складання звіту про інспектування або припису про заборону відправлення. Що стосується конкретного інформаційного наповнення, положення додатка XIII до Директиви 2009/16/ЄС застосовуються *mutatis mutandis*.
3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб інформація, надіслана до бази даних про результати інспектувань, була підтверджена для цілей публікації протягом 72 годин.
4. Комісія забезпечує можливість отримання з бази даних про результати інспектувань будь-яких даних, що стосуються імплементації цієї Директиви, на основі інформації про результати інспектування, наданої державами-членами.
5. Держави-члени повинні мати доступ до всієї інформації в базі даних про результати інспектувань, що має відношення до імплементації системи інспектування, передбаченої цією Директивою та Директивою 2009/16/ЄС.

## Стаття 11

### Санкції

Держави-члени повинні встановити правила щодо санкцій, застосованих до порушень національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви, та вживати усіх необхідних заходів для забезпечення їх застосування. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.

## Стаття 12

## Процедура внесення змін

1. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 13 на внесення змін і доповнень до додатків до цієї Директиви, щоб адаптувати їх до розробок на міжнародному рівні, зокрема на рівні Міжнародної морської організації (ММО), та підвищити її технічні специфікації у світлі здобутого досвіду.

2. За виняткових обставин, належним чином підтверджених відповідним аналізом Комісії, та необхідності усунути виявлену неприйнятну загрозу для морської безпеки, охорони здоров'я, умов життя чи роботи на борту судна або для морського середовища, або для уникнення невідповідності морському законодавству Союзу, Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 13 на внесення змін до цієї Директиви, щоб не застосовувати, для цілей цієї Директиви, зміни до міжнародних документів, зазначених у статті 2.

Такі делеговані акти ухвалюються щонайменше за 3 місяці до завершення періоду, встановленого на міжнародному рівні для забезпечення мовчазного прийняття відповідної зміни або передбаченої дати набрання чинності такої зміни. У період, що передує набранню чинності такого делегованого акта, держави-члени утримуються від будь-якої ініціативи щодо включення зміни до національного законодавства або застосування зміни до відповідного міжнародного документу.

### Стаття 13

#### Здійснення делегованих повноважень

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 12, надають Комісії відповідно до умов, встановлених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти зазначені у статті 12, покладають на Комісію на семирічний період, починаючи з 20 грудня 2017 року. Комісія складає звіт про здійснення делегованих повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до закінчення семирічного періоду. Делеговані повноваження автоматично подовжуються на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалюють рішення проти такого подовження не пізніше, ніж за три місяці до закінчення кожного такого періоду.

3. Делеговані повноваження, зазначені у статті 12, можуть бути в будь-який час відкликани Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, вказані в такому рішенні. Рішення набуває чинності на наступний день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або на пізнішу дату, вказану в рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, які вже набули чинності.

4. Перед ухваленням делегованого акта Комісія проводить консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, встановлених у Міжінституційній угоді про краще законотворення від 13 квітня 2016 року.

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

6. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 12, набуває чинності, тільки якщо ні Європейський Парламент, ні Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з моменту надання такого акта Європейському Парламенту і Раді, або якщо до закінчення такого періоду Європейський Парламент і Рада повідомили Комісію про те, що вони не заперечуватимуть. Такий період подовжують на 2 місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

### Стаття 14

#### Зміни до Директиви 2009/16/ЄС

Внести до Директиви 2009/16/ЄС такі зміни:

(1) до тексту статті 2 додати такі пункти:

«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) з настільки регулярними або частими рейсами, що вони становлять упізнавані систематичні серії;»;

(2) статтю 3(1) доповнити підпараграфом такого змісту:

«Ця Директива також застосовується до інспектувань 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.»;

(3) вступне речення статті 13 викласти в такій редакції:

«Держави-члени забезпечують, щоб судна, відібрані для інспектування згідно зі статтею 12 або статтею 14а, підлягали первинному інспектуванню або більш детальному інспектуванню, як зазначено нижче:»;

(4) додати таку статтю:

#### *«Стаття 14а*

#### **Інспектування 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 інспектуванню відповідно до встановленого графіка та інших вимог, визначених у додатку XVII.

2. Держави-члени при плануванні інспектувань 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 інспектування відповідно до додатка XVII, таке інспектування заноситься до бази даних про результати інспектувань та береться до уваги для цілей статей 10, 11 і 12, а також при розрахунку виконання інспекційних зобов'язань кожної держави-члена. Таке інспектування включається до загального переліку щорічних інспектувань, що проводяться державою-членом відповідно до вимог статті 5.

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

5. Компетентний орган забезпечує відбір для інспектування пасажирських суден типу ро-ро та високошвидкісних пасажирських суден, що підлягають додатковому інспектуванню

відповідно до статті 11(b), згідно з положеннями частина II 3A(c) та 3B(c) додатка I.Інспектування, що проводяться відповідно до положень цього параграфа, не впливають на періодичність проведення інспектувань, як передбачено параграфом 2 додатка XVII.

6. Інспектор компетентного органу держави порту може погодитись, що під час інспектування 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 інспектування, діючи як спостерігач.»;

(5) у статті 15 параграф 3 вилучити;

(6) параграф 1 статті 16 викласти в такій редакції:

«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 інспектувань, 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 інспектувань, 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.»;

(7) Додати такий додаток:

«

## ДОДАТОК XVII

### **Інспектування 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 інспектування такого пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна відповідно до вимог статті 3(1) Директиви (ЄС) 2017/2110 (\*<sup>1</sup>) для забезпечення того, що пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно виконує 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 інспектувань, 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 інспектувань можуть застосовуватися до нових умов експлуатації, а під час попередніх інспектувань було виконано необхідні вимоги до безпечної експлуатації у ході регулярних перевезень. Інспектування, 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:
  - (а) 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
  - (б) держава-член завершить інспектування, передбачене у 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 попереднього інспектування, провести:
  - (а) інспектування, згідно з вимогами додатка II до Директиви (ЄС) 2017/2110 та Регламенту Комісії (ЄС) № 428/2010 <sup>(\*)</sup> у застосовних випадках; та
  - (б) інспектування під час регулярних перевезень. Це інспектування 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, щоб гарантувати, що пасажирське судно типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно продовжить виконувати всі вимоги, необхідні для безпечної експлуатації.
3. Пасажирські судна типу ро-ро або високошвидкісні пасажирські судна, що не проходили інспектування відповідно до вимог пункту 2, включаються до переліку суден із пріоритетом I.
4. Інспектування відповідно до вимог пункту 1.1 вважається інспектуванням для цілей пункту 2(а) цього додатка.

».

<sup>(\*)</sup> 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 L315, 30.11.2017, с.61).»

<sup>(\*)</sup> Регламент Комісії (ЄС) № 428/2010 від 20 травня 2010 року про імплементацію статті 14 Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС стосовно розширеного інспектування суден (ОВ L 125, 21.05.2010, с. 2).»

## *Стаття 15*

### **Скасування**

Директиву 1999/35/ЄС скасовано.

Покликання на скасовану директиву необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву і читати відповідно до кореляційної таблиці, наведеної у додатку IV.

## *Стаття 16*

## Перегляд

Комісія повинна оцінити імплементацію цієї Директиви та подати результати такого оцінювання Європейському Парламенту і Раді до 21 грудня 2026 року.

### Стаття 17

#### Транспозиція

1. До 21 грудня 2019 року держави-члени повинні ухвалити й опублікувати інструменти, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви. Вони повинні негайно інформувати про це Комісію.

Вони застосовують такі інструменти з 21 грудня 2019 року.

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

2. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного права, ухваленого ними у сфері регулювання цієї Директиви.

### Стаття 18

#### Набуття чинності

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

### Стаття 19

#### Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 15 листопада 2017 року.

*За Європейський Парламент*

*Президент*

A. TAJANI

*За Раду*

*Президент*

M. MAASIKAS

---

<sup>(1)</sup> [ОВ С 34, 02.02.2017, с. 176.](#)

<sup>(2)</sup> Позиція Європейського Парламенту від 4 жовтня 2017 року (ще не опублікована в Офіційному віснику) та рішення Ради від 23 жовтня 2017 року.

<sup>(3)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту ([ОВ L 131, 28.05.2009, с. 57](#)).

<sup>(4)</sup> Директива Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов'язкових оглядів для безпечного здійснення регулярних перевезень поромами типу ро-ро та високошвидкісними пасажирськими суднами ([ОВ L 138, 01.06.1999, с. 1](#)).

<sup>(5)</sup> [ОВ L 123, 12.05.2016, с. 1.](#)

<sup>(6)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/45/ЄС від 6 травня 2009 року про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден ([ОВ L 163, 25.06.2009, с. 1](#)).

## ДОДАТОК I

### СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ ДО СУДЕН ДЛЯ РЕГУЛЯРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

**(як вказано у статтях 3 і 5)**

Обов'язково проводять перевірку того, що:

1. перед виходом пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна капітану було надано відповідну інформацію про наявність берегових систем навігації та інших інформаційних систем для забезпечення безпеки рейсу, та що капітан використовує навігаційні та інформаційні системи, впроваджені державами-членами;
2. відповідні положення параграфів 2–6 Циркуляру MSC № 699 від 17 липня 1995 року «Про оновлені настанови щодо інструкцій з безпеки пасажирів» застосовуються;
3. таблицю з розпорядком робочого часу на борту судна розміщено у легкодоступному місці, та така таблиця містить:
  - (а) графік служби на морі та служби в порту; та
  - (б) максимальну кількість робочого часу або мінімальну кількість часу відпочинку вахтових;
4. капітан не обмежений в ухваленні будь-яких рішень, які, на його професійну думку, забезпечують безпечну навігацію та експлуатацію, особливо за несприятливих погодних умов та сильного хвилювання моря;
5. капітан веде облік навігаційних дій та інцидентів, що мають важливе значення для безпеки навігації;
6. про будь-які пошкодження або постійне відхилення дверей корпусів та пов'язаної зовнішньої обшивки корпусу судна, що може вплинути на цілісність корпусу пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна, а також будь-які недоліки в запірній системі люків негайно повідомляють адміністрації держави прапора, і їх невідкладно ремонтують відповідно до вимог такої адміністрації;
7. актуальний план рейсу наявний перед відправленням пасажирського судна типу ро-ро або високошвидкісного пасажирського судна у рейс, та що під час підготовки плану рейсу було повністю враховано вимоги Резолюції Асамблеї ММО А.893(21) від 25 листопада 1999 року «Про настанови з планування рейсу»;
8. пасажирам надано загальну інформацію, зокрема у форматі для людей із вадами зору, про наявні на борту послуги та допомогу для людей похилого віку та людей з інвалідністю.

## ДОДАТОК II

### ПОРЯДОК ПРОВЕДЕННЯ ІНСПЕКТУВАНЬ

**(як вказано у статтях 3 і 5)**

1. Інспектування повинні забезпечувати перевірку дотримання встановлених законодавством вимог, виданих державою прапора або від її імені, особливо у частині щодо конструкції, поділу на відсіки та стабільності, машин та електричного обладнання, завантажування та стабільності, протипожежного захисту, максимальної кількості пасажирів, рятувальних засобів, перевезення небезпечних вантажів, радіозв'язку та навігації. З цією метою, інспектування повинне включати таке:
  - запуск аварійного генератора,
  - огляд аварійного освітлення,
  - огляд аварійних джерел живлення для радіоустановки,
  - перевірку роботи системи оповіщення,
  - проведення навчальної пожежної тривоги з демонстрацією навичок користування

- пожежним спорядженням,
- перевірку роботи аварійного пожежного насоса з двома пожежними шлангами, підключеними до головної пожежної магістралі,
  - перевірку роботи аварійних пристроїв дистанційного відключення подачі палива на котли, основні та резервні двигуни, а також двигуни вентиляторів,
  - перевірку роботи систем дистанційного та локального управління, що регулюють закриття протипожежних заслінок,
  - перевірку роботи системи пожежної сигналізації,
  - перевірку нормального закриття протипожежних дверей,
  - перевірку роботи осушувальних насосів,
  - перевірку закриття водонепроникних перебіркових дверей з дистанційної або місцевої системи управління,
  - перевірку основних членів екіпажу на знання планів та схем, що використовуються для організації боротьби за живучість судна,
  - опускання не менше одного рятувального човна та однієї рятувальної шлюпки, запуск та перевірка роботи їхньої силової установки та системи управління з подальшим підняттям на борт на встановленням у похідне положення,
  - перевірку рятувальних човнів та шлюпок згідно з інвентарним описом,
  - випробування стернового пристрою або резервного стернового пристрою судна або плавучого засобу.
2. Увагу інспектування повинно бути зосереджено на обізнаності членів екіпажу щодо правил техніки безпеки, порядку дій на випадок аварійної ситуації, технічного обслуговування, процедур виконання робіт, забезпечення безпеки пасажирів, порядку роботи на містку та особливостей виконання операцій з вантажами і транспортними засобами, а також на їхньому вмінні ефективно відпрацьовувати відповідні знання. Перевіряється спроможність моряків розуміти та, у відповідних випадках, віддавати накази та вказівки, а також звітувати спільною робочою мовою, яку вказано в судновому журналі. Перевіряється документація, що підтверджує успішне проходження спеціальної підготовки членами екіпажу за такими напрямками:
- навчання управлінню неорганізованими масами людей,
  - ознайомче навчання,
  - підготовка з питань безпеки для персоналу, який надає безпосередню допомогу у зв'язку з безпекою пасажирів, та особливо особам похилого віку та людям з інвалідністю, в пасажирських приміщеннях у випадку аварійних ситуацій,
  - управління кризою та поведінкою людей.
- Інспектування включає аналіз розкладу чергувань на предмет надмірної втоми, зокрема членів екіпажу, відповідальних за несення вахти.
3. Свідоцтва про кваліфікацію членів екіпажу, які працюють на борту суден, що підпадають під дію цієї Директиви, повинні відповідати вимогам Директиви Європейського Парламенту і Ради 2008/106/ЄС <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/106/ЄС від 19 листопада 2008 року про мінімальний рівень підготовки моряків (ОВ L 323, 03.12.2008, с. 33).



## ПРОЦЕДУРА ПРОВЕДЕННЯ ІНСПЕКТУВАНЬ ПІД ЧАС РЕГУЛЯРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

### (як вказано у статті 5)

У ході інспектування під час регулярних перевезень перевіряється таке:

#### 1. Інформація про пасажирів

Перевірка того, що чисельність пасажирів на пасажирському судні типу ро-ро або високошвидкісному пасажирському судні («судно») не перевищує вказаної у сертифікаті, а реєстрація інформації про пасажирів здійснюється відповідно до вимог Директиви Ради 98/41/ЄС <sup>(1)</sup>. Порядок передачі інформації про загальну кількість пасажирів капітану судна та, у відповідних випадках, порядок включення пасажирів, що подорожують у зворотному напрямку без виходу на берег до загальної кількості пасажирів на рейсі у зворотному напрямку.

#### 2. Інформація про завантаження та остійність

Встановлені та експлуатуються, за необхідності, надійні осадкоміри. Заходи для попередження перевантаженості судна проведено. Ватерлінія на позначення граничної осадки судна залишається над водою. Завантаження та аналіз остійності проведено згідно з вимогами. Вантажні транспортні засоби та інші товари зважено, якщо це вимагається, а відповідні дані передано на судно для використання при завантаженні та аналізі остійності. Плани та схеми, що використовуються для організації боротьби за живучість судна, розміщено в постійній доступності, а листівки з інформацією про боротьбу за живучість роздано офіцерам судна.

#### 3. Безпека перед виходом у море

Процедуру перевірки готовності судна перед відходом від причалу дотримано. Отримано звіти, що підтверджують герметичність судна та закриття водонепроникних дверей. Двері на автомобільній палубі закрито перед відходом від причалу або вони залишаються відкритими виключно на період закриття носового козирка. Стан запірної системи носових і кормових воріт та бортової рампи, а також системи сигналізації та телевізійного спостереження відображаються на штурманському містку. Наявність будь-якої несправності в системі сигналізації, зокрема дверних вимикачів, має бути перевірено та зафіксовано.

#### 4. Інструктаж з безпеки

Оголошення типового інструктажу з безпеки, а також розміщення інструкцій на випадок надзвичайних ситуацій передбачено відповідною мовою чи відповідними мовами. Оголошення типового інструктажу з безпеки проводиться на початку рейсу та дублюється в усіх громадських місцях, зокрема на відкритих палубах із відкритим доступом для пасажирів.

#### 5. Записи в судновому журналі

Судновий журнал перевірено, щоб переконатися, що в ньому зроблено відмітки про закриття носових, кормових та інших водонепроникних і атмосферостійких дверей, перевірку водонепроникних дверей між відсіками судна, стернового механізму тощо. Крім того, вказано показник осадки, висоти надводного борту та остійності, а також зазначено спільну робочу мову для екіпажу.

#### 6. Небезпечні товари

Перевезення небезпечних або забруднюючих вантажів здійснюється відповідно до встановлених стандартів та, зокрема, у супроводі декларації про небезпечні та забруднюючі вантажі і маніфестом чи планом завантаження із зображенням місця знаходження відповідного вантажу на борту судна, зазначенням того, що перевезення цього конкретного

вантажу на суднах пасажирського типу дозволяється, та із належним маркуванням, позначенням, розміщенням, закріпленням та ізолюванням небезпечних та забруднюючих вантажів.

Транспортні засоби, що перевозять небезпечні та забруднюючі вантажі, належним чином промарковані та закріплені. Копія відповідного маніфесту або план розміщення вантажів, у разі перевезення небезпечних та забруднюючих вантажів, зберігається на березі. Капітан ознайомлений із вимогами щодо нотифікації, процедурою на випадок аварійної ситуації, а також правилами надання першої медичної допомоги у випадку інциденту, пов'язаного з небезпечними вантажами або морськими забрудненням згідно з Директивою Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС <sup>(2)</sup>. Система вентиляції автомобільної палуби постійно використовується та переходить в інтенсивний режим під час роботи двигунів транспортних засобів. Місток обладнано системою сигналізації про роботу вентиляційних систем автомобільної палуби.

#### 7. Кріплення вантажних автомобілів

Спосіб кріплення вантажних автомобілів: з'єднані між собою або закріплені окремо. Місця для кріплень достатньо міцні. Спеціальні засоби для кріплення вантажних автомобілів на період несприятливих погодних умов у наявності. Засоби для кріплення туристичних автобусів і мотоциклів, за наявності, передбачено. На судні є посібник із кріплення вантажу.

#### 8. Автомобільна палуба

Приміщення особливої категорії та приміщення для колісного вантажу постійно оглядаються або контролюються за допомогою системи відеоспостереження з метою виявлення переміщень транспортних засобів за несприятливих погодних умов або несанкціонованого доступу з боку пасажирів. Протипожежні двері та входи закриті. На судні розміщено повідомлення про заборону перебування пасажирів на автомобільній палубі після виходу в море.

#### 9. Закриття водонепроникних дверей

Експлуатація водонепроникних дверей між відсіками судна здійснюється відповідно до процедури, що встановлюється у настановах з експлуатації судна. Відповідні навчання проводяться. Система управління водонепроникними дверима на містку, за можливості, переведена в «місцевий» режим управління. Водонепроникні двері зачиняються у разі обмеженої видимості або виникнення небезпечної ситуації. Екіпаж судна пройшов інструктаж щодо порядку експлуатації цих дверей та розуміє безпеку неправильної експлуатації.

#### 10. Пожежні патрулі

Організовано проведення ефективного патрулювання з метою своєчасного виявлення пожежі. Патрулювання охоплює особливі категорії приміщень, що не обладнуються стаціонарною системою пожежної сигналізації. Ці приміщення можуть патрулюватися, як зазначено у пункті 8.

#### 11. Зв'язок у надзвичайних ситуаціях

Кількість членів екіпажу за судновим розкладом по тривогах спроможна надати допомогу пасажиром в аварійній ситуації. Відповідні члени екіпажу, яких легко ідентифікувати, можуть підтримувати зв'язок з пасажиром в аварійній ситуації з огляду на доцільне та адекватне поєднання таких факторів:

- (a) мова або мови спілкування відповідають переважній більшості національностей пасажирів конкретного рейсу;
- (b) імовірність того, що передача інструкцій із використанням базового набору слів

англійською мовою дозволить налагодити контакт із пасажиром, який потребує допомоги, якщо пасажир та член екіпажу не володіють спільною мовою;

- (с) вірогідність застосування інших засобів зв'язку під час аварійної ситуації (наприклад, демонстрація, сигнали руками або привернення уваги до місця отримання інструкцій, місця збору, рятувального обладнання або маршрутів евакуації у разі недоцільності застосування вербальних засобів комунікації);
- (d) отримання пасажиром повної інструкції з техніки безпеки рідною мовою або рідними мовами;
- (е) можливість передачі аварійних оголошень під час аварійної ситуації або навчальної тривоги різними мовами з метою доведення важливих вказівок до пасажирів та сприяння членам екіпажу в наданні допомоги пасажиром.

#### 12. Спільна робоча мова членів екіпажу

Обрана робоча мова дозволяє забезпечити ефективну роботу екіпажу для забезпечення безпеки, а також використовується для ведення судового журналу.

#### 13. Обладнання для забезпечення безпеки

Аварійно-рятувальне та протипожежне обладнання, зокрема протипожежні двері та інші конструктивні елементи протипожежного захисту, які можна оглянути, перебувають у доглянутому стані. Плани протипожежного захисту розміщено у постійній доступності або зазначено на листівках, що надаються офіцерам на судні. Рятувальні жилети розміщено в належному місці. Місця зберігання рятувальних жилетів для дітей можна легко розпізнати. Завантаження транспортних засобів не заважає роботі системи гасіння пожежі, системи аварійного блокування, системи управління штормовими клапанами тощо, які можуть розміщуватись на автомобільній палубі.

#### 14. Радіо- та навігаційне обладнання

Навігаційне обладнання та обладнання для радіозв'язку, зокрема, аварійний радіомаяк для визначення місцеположення (EPIRB), у справному стані.

#### 15. Додаткове аварійне освітлення

Додаткове аварійне освітлення встановлено, якщо передбачено відповідними нормами. Ведеться запис виявлених недоліків.

#### 16. Засоби евакуації

Засоби евакуації, зокрема маршрути евакуації, супроводжуються маркуванням згідно з діючими вимогами та освітлюються за допомогою основного і резервного джерел живлення. Спеціальні заходи запроваджено з метою звільнення маршрутів евакуації від транспортних засобів на автомобільній палубі. Виходи, зокрема виходи з магазинів безмитної торгівлі, не заблоковано великою кількістю товарів.

#### 17. Чистота у машинному відділенні

У машинному відділенні підтримується чистота відповідно до правил технічного обслуговування.

#### 18. Утилізація сміття

Запроваджено належну процедуру поводження зі сміттям та його утилізації.

#### 19. Планове технічне обслуговування

Усі компанії мають спеціальні інструкції щодо проведення планового технічного обслуговування усіх складових системи забезпечення безпеки, зокрема, носових і кормових воріт, бортової рампи і бортових портів, запірних механізмів, а також машинного приміщення та обладнання для забезпечення безпеки. Передбачено плани регулярної

перевірки всіх компонентів з метою підтримання стандартів безпеки на найвищому рівні. Запроваджено процедури реєстрації недоліків з відмітками про їх усунення з метою інформування капітана судна та уповноваженого представника органу управління компанії на березі про виявлені недоліки та їх усунення в межах визначеного часу. Періодична перевірка роботи внутрішньої та зовнішньої частини запірної елементи носової рампи включає огляд індикаторів, обладнання системи спостереження та штормових портів, розташованих між носовим козирком та внутрішніми дверима, зокрема запірних елементів та пов'язаних із ними гідравлічних систем.

## 20. Під час рейсу

Після виходу в рейс необхідно перевірити на предмет надмірного скупчення пасажирів, зокрема, наявності вільних сидінь, а також блокування проходів, сходів та аварійних виходів багажем або пасажиром, яким не вистачило сидінь. Перед початком рейсу необхідно перевірити відсутність пасажирів на автомобільній палубі, а також запобігти їх повторному доступу протягом рейсу безпосередньо до наближення до причалу.

<sup>(1)</sup> Директива Ради 98/41/ЄС від 18 червня 1998 року про реєстрацію осіб, які подорожують на борту пасажирських суден, що заходять у порти держав-членів Співтовариства або відправляються з них (ОБ L 188, 02.07.1998, с. 35).

<sup>(2)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року про інформаційну систему Співтовариства з моніторингу руху суден та про скасування Директиви Ради 93/75/ЄС (ОБ L 208, 05.08.2002, с. 10).

## ДОДАТОК IV

### КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Директива 1999/35/ЄС	Ця Директива
Стаття 1	—
Стаття 2, пункти (a), (b), (d), (e), (f), (g), (h), (j), (m), (o), (r)	Стаття 2, пункти (1), (2), (3), (4), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12)
Стаття 2, пункти (c), (i), (k), (l), (n), (p), (q), (s)	—
Стаття 3	Стаття 1
Стаття 4	—
Стаття 5, пункт (1)(a)	Стаття 3
Стаття 5, пункти (1)(b), (2)	—
Стаття 6	Стаття 3
Стаття 7	Стаття 4
Стаття 8(1)	Стаття 5(1)

Стаття 8(2)	Стаття 5(3)
Стаття 8(3)	Стаття 9(1)
Стаття 9	Стаття 6
Стаття 10(1)(a), (b), (c),	Стаття 7
Стаття 10(1)(d)	—
Стаття 10(2)	Стаття 7
Стаття 10(3)	Стаття 8
Стаття 10(4)	—
Стаття 11(1), (2), (3), (4), (5), (7), (8)	—
Стаття 11(6)	Стаття 6(1)
Стаття 13(1), (2), (4), (5)	—
Стаття 13(3)	Стаття 6(2) і стаття 10
Стаття 14	—
Стаття 15	—
Стаття 16	—
Стаття 17	Стаття 12
Стаття 18	Стаття 11
Стаття 19	Стаття 17
Стаття 20	Стаття 16
Стаття 21	Стаття 18
Стаття 22	Стаття 19
Додаток I	Додаток I