



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України» (далі – проект акта).

Просимо погодити проект акта в найкоротший строк.

- Додатки:
1. Копія проекту акта на 226 арк. в 1 прим.
 2. Копія порівняльної таблиці до проекту акта на 3 арк. в 1 прим.
 3. Аналіз регуляторного впливу до проекту акта на 20 арк. в 1 прим.
 4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 2 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

Микола Мельник 351 44 80

424752 *



№1690/46/14-21 від 13.05.2021

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України»

6 Травня 2021, 16:49

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України» (далі – проєкт акта) розроблено з метою скорочення часу та спрощення процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту, яка відповідає міжнародним договорам України; встановлення чіткого та детального механізму контролю та нагляду за судноплавними компаніями та суднами під прапором України, який відповідає міжнародним договорам України; для прозорості та прискорення здійснення контролю за дотриманням на судах, що заходять у морські порти України, правил мореплавства та вимог міжнародних договорів з безпеки судноплавства, зокрема, шляхом здійснення документального контролю суден, без відвідання таких суден державними інспекторами та встановлення конкретних часових меж проведення таких перевірок.

Проєкт акта розроблено відповідно до Кодексу по здійсненню документів Міжнародної морської організації, прийнятого резолюцією ІМО А.1070(28) та повністю відповідає Процедурам контролю суден державою порту, прийнятим Резолюцією ІМО А.1138(31) у 2019 році, та з метою імплементації положень законодавства ЄС відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, зокрема: Директиви Європейського Парламенту та Ради 2010/65/ЄС від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, Директиви 2009/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 6 травня 2009 року стосовно правил та стандартів для пасажирських суден та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2017/2110/ЄС 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.

Прийняття проєкту акта полегшить та прискорить оформлення суден під час заходу судна в морських порт і видачі йому документів під час виходу з порту, здійснення всіх формальностей за допомогою інформаційної системи портового співтовариства, що прискорить процес оформлення та унеможливить необґрунтовану затримку суден; приведення процедур оформлення приходу та виходу суден у відповідність чинній редакції Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року та Дунайським стандартним навігаційним формам.

Зауваження та пропозиції до наказу приймаються протягом місяця від зацікавлених юридичних та фізичних осіб у письмовому та електронному вигляді за адресами:

1) Державна регуляторна служба України: вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел. (044) 254-56-73, e-mail: inform@dkrp.gov.ua

2) Міністерство інфраструктури України: проспект Перемоги, 14, м. Київ, 01135; e-mail: miy@mtu.gov.ua, m.melnyk@mtu.gov.ua

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України»

Зміни до Інструкції про порядок пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять

Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства

Порядок оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту.

Додаток 1

Додаток 2

Додаток 3

Додаток 4

Додаток 5

Додаток 6

Додаток 7

Додаток 8

Додаток 9

Додаток 10

Додаток 11

Додаток 12

Додаток 13

Додаток 14

Додаток 15

Пояснювальна записка

Аналіз регуляторного впливу

Додаток до АРВ

Порівняльна таблиця

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32788.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове

ЗАТВЕРДЖЕНО

**Наказ Міністерства інфраструктури
України**

27 червня 2013 року № 430

**(у редакції наказу Міністерства
інфраструктури України**

від _____ 2021 року № _____)

ПОРЯДОК

**оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден
у море та оформлення виходу суден із морського порту**

I. Загальні положення

1. Цей Порядок розроблений відповідно до Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року, Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї, Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року; Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року, Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року, Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, Міжнародної конвенції про пошук і рятування 1979 року, Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року, статей 3, 78, 90, 91 Кодексу торговельного мореплавства України, статей 4 і 14 Закону України «Про морські порти України», Порядку перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2012 року № 1090, а також з урахуванням Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451.

2. Дія цього Порядку поширюється на Морську адміністрацію, капітанів морських портів, служби капітанів морських портів (далі – Служби), адміністрації морських портів, судна, які заходять у морські порти, морські термінали та морських агентів.

3. Документи, отримані Службою під час оформлення приходу та виходу суден, зберігаються нею протягом 2 років, крім документів, термін зберігання

яких встановлений пунктом 7 цього Порядку. Порядок зберігання зазначених документів, журналів реєстрації приходу суден і журналів реєстрації виходу суден, перелік посадових осіб Служби, відповідальних за їх зберігання, затверджує капітан морського порту.

4. Форми документів, що встановлені відповідно до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року для тих документів, які надаються адміністрації морського порту та Службі капітаном (морським агентом) судна, наведені у додатках 1-7 до цього Порядку, а для суден, що заходять до морських портів України, які розташовані на р. Дунай – Дунайські стандартні навігаційні форми (DAVID), що наведені у додатках 13-15 до цього Порядку.

5. У разі функціонування в морському порту модуля інформаційної системи портового співтовариства (надалі – ІСПС) відповідно до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, обмін інформацією та документами (у тому числі, електронними копіями документів, які оформлені у паперовому вигляді) здійснюються з використанням такої системи.

II. Прихід судна в морський порт

1. Капітан судна, що прямує в морський порт, зобов'язаний надати адміністрації морського порту та капітану морського порту безпосередньо або через морського агента таку інформацію про підхід судна:

назву, позивний сигнал, прапор, тип судна, його ідентифікаційний номер ІМО, номер ідентифікатора морської рухомої служби;

найменування судновласника;

найменування морського агента;

назви 10 останніх портів, до яких заходило судно;

найбільші довжина, ширина та висота борту судна;

фактичні осадки судна носом і кормою;

найменування вантажу на борту судна та його кількість;

кількість членів екіпажу і пасажирів на борту судна;

вантажопідйомність судна, кількість і об'єм трюмів, наявність і кількість твіндеків;

потребу в бункері, прісній воді, постачанні, інші необхідні судну портові послуги;

наявні серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, а також недостатня керованість судна, які можуть вплинути на безпеку плавання судна в порту;

морський термінал призначення у порту;

очікувані дата і час прибуття судна до порту та відправлення з порту;
 мета приходу до порту (навантаження, розвантаження, ремонт, інше);
 роботи з ремонту судна, які планується провести під час перебування у порту (за наявності);

морські протести (за наявності);

несправність суднових вантажних пристроїв (механізмів) і відсутність електроосвітлення, необхідного для забезпечення навантажувально-розвантажувальних робіт (за наявності).

Капітан (морський агент) судна (крім суден, які здійснюють судноплавство по р. Дунай) також надсилає адміністрації морського порту та капітану морського порту електронні копії:

загальної декларації ІМО, що оформлена на прихід (Додаток 1);

вантажної декларації ІМО, що оформлена на прихід (Додаток 2);

декларації про суднові припаси ІМО, що оформлена на прихід (Додаток 3);

декларації ІМО про особисті речі екіпажу (Додаток 4);

суднової ролі ІМО, що оформлена на прихід (Додаток 5);

списку пасажирів ІМО, що оформлений на прихід, за наявності (додаток 6);

маніфесту небезпечних вантажів, за наявності (Додаток 7);

класифікаційного свідоцтва;

документа про реєстрацію судна;

свідоцтва про мінімальний безпечний склад екіпажу;

міжнародного обмірного свідоцтва (за наявності);

міжнародного свідоцтва про вантажну марку (за наявності);

договору обов'язкового страхування відповідальності суб'єкта морського перевезення небезпечних вантажів у територіальному морі та внутрішніх водах України на випадок настання негативних наслідків (для судна, яке перевозить небезпечний вантаж).

Для суден, які здійснюють судноплавство по р. Дунай, капітан (морський агент) судна надсилає адміністрації морського порту та капітану морського порту електронні копії:

декларації про суднові припаси ІМО, що оформлена на прихід (Додаток 3);

декларації про особисті речі екіпажу ІМО (Додаток 4);

повідомлення про прихід (вихід) (DAVID), що оформлене на прихід (Додаток 13);

суднової ролі (DAVID), що оформлена на прихід (Додаток 14);

списку пасажирів (DAVID), що оформлений на прихід, за наявності (Додаток 15);

свідоцтва про мінімальний безпечний склад екіпажу;

договору обов'язкового страхування відповідальності суб'єкта морського перевезення небезпечних вантажів у територіальному морі та внутрішніх водах

України на випадок настання негативних наслідків (для судна, яке перевозить небезпечний вантаж).

Пасажирськими суднами, включаючи високошвидкісні, вантажними суднами валовою місткістю 500 і більше, що здійснюють міжнародні рейси, та морськими пересувними буровими установками надається також стандартний перелік інформації з морської охорони (Додаток 8). У разі невідповідності рівня охорони такого судна рівню охорони морського термінала або морського порту, інформація повинна містити також дані про заходи з морської охорони.

Капітан (морський агент) судна, що перевозить небезпечний вантаж, при виході з порту завантаження або коли стане відомим порт призначення надає адміністрації та капітану морського порту призначення інформацію про:

правильну транспортну назву, номер ООН, клас небезпеки (додаткової небезпеки) небезпечного (забруднюючого) вантажу;

кількість такого вантажу, його розташування на борту, ідентифікаційний номер вантажного місця;

підтвердження наявності на борту інформації про такий вантаж та його розташування на судні;

контактні відомості про судноплавну компанію, морського агента, портового оператора або іншу особу, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості вантажу, а також про заходи у разі надзвичайної ситуації.

У разі наявності в ІСПС документів, повторне подання їх під час наступних приходів судна не потрібно, якщо інформація в них не змінилася.

2. Інформація про підхід судна та відповідні документи подаються:

щонайменше за 24 години до очікуваного часу прибуття судна у морський порт, або

не пізніше часу залишення попереднього порту, якщо час переходу між портами є меншим ніж 24 години, або

якщо порт заходу невідомий або змінюється під час переходу між портами – щойно ця інформація стане відома капітану (морському агенту) судна.

3. Підтвердження можливості прийому судна відповідно до вимог, встановлених обов'язковими постановами по морському порту, надається адміністрацією морського порту, яка сповіщає про це капітана (морського агента) судна. У разі невідповідності судна цим вимогам, капітан морського порту повинен сповістити адміністрацію морського порту про неможливість прийому судна морським портом.

4. Капітан (морський агент) судна повинен негайно інформувати адміністрацію морського порту та капітана морського порту про будь-які зміни в інформації про підхід судна, зокрема, про зміну порту призначення.

5. Документи для оформлення приходу судна, що прибуло у морський порт на буксирі, якщо на ньому є екіпаж, який очолює капітан, подаються капітаном (морським агентом) цього судна.

У всіх інших випадках документи для оформлення приходу буксирного каравану подаються капітаном (морським агентом) судна, що буксирує.

6. Прихід у морський порт суден портового флоту, суден, що експлуатуються в межах акваторії і підхідних каналів цього морського порту і малих суден оформлюється відповідно до обов'язкових постанов по морському порту.

Прихід лоцмейстерських гідрографічних суден, що обслуговують засоби навігаційного обладнання у межах акваторії морського порту та на підходах до нього, суден портового флоту, що надають послуги в акваторії цього морського порту, а також пошуково-рятувальних одиниць здійснюється без оформлення.

Під пошуково-рятувальними одиницями у цьому Порядку розуміються морські судна, що укомплектовані пошуково-рятувальною командою і оснащені обладнанням, придатним для швидкого і ефективного проведення операцій з пошуку і рятування.

7. Прихід суден внутрішнього плавання, які здійснюють каботажні перевезення внутрішніми водними шляхами та (або) акваторіями Миколаївського та Херсонського морських портів, Бузько-Дніпровсько-лиманського і прилеглого до нього першого та другого колін каналу акваторії порту Миколаїв, Спаського каналу оформлюється за процедурами, що передбачені пунктами 1 – 5 цього розділу, один раз на календарний рік під час першого заходу судна в акваторію порту.

Оформлення наступних приходів такого судна протягом календарного року здійснюється шляхом завчасного (за 6 годин до заходу в акваторію порту або у разі переходу за час, менший ніж 6 годин, негайно після виходу з попереднього порту) інформування капітана морського порту про входження судна в акваторію порту. Капітан (морський агент) такого судна з використанням ІСПС або засобами зв'язку (у разі несправності або відсутності ІСПС в порту) повинен повідомити адміністрації та капітану морського порту таку інформацію:

- назва, прапор, тип судна, його ідентифікаційний номер ІМО;
- позивний сигнал;
- найменування судновласника;
- найменування морського агента;
- український порт (термінал), з якого вийшло судно;
- очікуваний час та дата приходу в акваторію порту;
- найбільша довжина, ширина та висота борту судна;
- фактична осадка судна носом і кормою;
- кількість членів екіпажу і пасажирів на борту судна;
- найменування вантажу на борту судна та його кількість;

мета приходу у порт (навантаження, розвантаження, ремонт інше).

Під час першого заходу судна у морський порт капітан (морський агент) такого судна надає Службі завірені копії класифікаційного свідоцтва, суднового патенту, міжнародного обмірного свідоцтва та міжнародного свідоцтва про вантажну марку або документів, що їх замінюють. У подальшому копії цих документів передаються Службі тільки у випадках видачі судну нових або внесення змін до чинних документів. Такі документи зберігаються Службою протягом усього терміну їх дії.

8. Прихід судна оформлюється у приміщенні Служби і реєструється в Журналі реєстрації приходу суден (Додаток 9). Посадові особи Служби, уповноважені вносити записи до Журналу та (або) робити відмітки в ІСПС у разі її функціонування в порту, забезпечують достовірність і своєчасність таких записів та відміток. Перелік посадових осіб Служби, уповноважених вносити записи до Журналу та (або) робити відмітки в ІСПС, затверджується капітаном морського порту.

Журнал реєстрації приходу суден має бути прошитим, пронумерованим та скріпленим печаткою капітана морського порту. Журнал зберігається у Службі упродовж 5 років після дати останнього запису.

У разі функціонування в морському порту ІСПС, посадовою особою Служби в ІСПС вноситься інформація про час приходу та час оформлення приходу судна у морський порт. Журнал реєстрації приходу суден у паперовому вигляді ведеться тільки у випадках, коли ІСПС в морському порту тимчасово не функціонує.

9. До початку вантажних операцій капітан (морський агент) судна зобов'язаний пред'явити Службі в електронному вигляді такі документи:

попередній вантажний план судна;

попередній розрахунок остійності та повздовжньої міцності корпусу судна;

примірник плану завантаження (розвантаження) навалювального судна, складеного і погодженого капітаном судна та морським портом (терміналом) відповідно до Правила 7.3 Глави VI Додатку до Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974, будь-які письмові зміни до нього (для морських навалювальних суден, що навантажуються або розвантажуються в морському порту).

Відомості про вантаж і стан вантажу на момент завантаження, які надаються капітану судна, як інформація про вантаж з метою його безпечного морського перевезення, щонайменше повинні містити такі відомості: контактні дані відправника, іншої особи або організації, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості матеріалів, а також про заходи, які необхідно вжити на судні у випадку надзвичайної ситуації.

III. Оформлення виходу судна з морського порту

1. Капітан (морський агент) судна повинен повідомити капітану морського порту про запланований вихід судна з морського порту не пізніше ніж за 6 годин до запланованого часу виходу. У разі короткочасної (менше 6 годин) стоянки судна в морському порту повідомлення про вихід повинно надаватися не пізніше ніж за 2 години до виходу судна з порту. У разі функціонування в морському порту ІСПС таке повідомлення здійснюється з використанням цієї системи.

Вихід з морського порту судна, тривалість стоянки якого не перевищує 12 годин, оформлюється одночасно з оформленням приходу у порт.

2. Вихід судна оформлюється після завершення завантаження та закріплення вантажу і здійснюється упродовж однієї години після отримання уповноваженою особою Служби документів від капітана (морського агента) судна.

Вихід судна не оформлюється у разі прийняття капітаном морського порту рішення про затримання судна (або його вантажу) на підставах, що встановлені статтями 80 і 91 Кодексу торговельного мореплавства України.

3. Для оформлення виходу судна з морського порту капітан (морський агент) судна подає уповноваженій особі Служби завірені капітаном судна:

загальну декларацію (Додаток 1), що оформлена на вихід (для суден, які виходять з морських портів, що розташовані на р. Дунай) повідомлення про прихід (вихід) DAVID, що оформлене на вихід (Додаток 13);

суднову роль (Додаток 5) або (для суден, які виходять з морських портів, що розташовані на р. Дунай) – суднову роль DAVID, що оформлена на вихід (Додаток 14);

перелік кваліфікаційних документів членів екіпажу із зазначенням термінів їх дії та кваліфікації власника;

список пасажирів, за наявності (Додаток 6) або (для суден, які виходять з морських портів, що розташовані на р. Дунай) список пасажирів DAVID, за наявності (Додаток 15);

копію виконавчого вантажного плану судна;

копію інформації про вантаж з метою його безпечного морського перевезення, за наявності;

схему розміщення вантажу (у разі завантаження вантажів, які потребують кріплення);

розрахунок остійності та повздовжньої міцності корпусу судна протягом усього рейсу (виключно для морських вантажних суден);

розрахунок та схему кріплення палубних і великовагових вантажів;

примірник письмового підтвердження, складеного капітаном і представником морського порту (терміналу), про відповідність проведеного у морському порту навантаження або розвантаження навалювального судна вимогам плану завантаження (розвантаження) цього судна, складеного та

погодженого капітаном і морським портом (терміналом) відповідно до Правила 7.3 Глави VI Додатку до Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 (для морських навалювальних суден, що навантажені або розвантажені в морському порту);

копію договору обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів морського перевезення небезпечних вантажів у водах під юрисдикцією України на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.

4. Для суден, які здійснюють регулярні каботажні перевезення внутрішніми водними шляхами та (або) акваторіями Миколаївського та Херсонського морських портів, Бузько-Дніпровсько-лиманського та прилеглого до нього першого і другого колін каналу акваторії порту Миколаїв, Спаського каналу надання дозволу на вихід судна і оформлення виходу судна здійснюються за звичайною процедурою один раз на календарний рік під час першого заходу таких суден в акваторію морського порту.

У подальшому, протягом календарного року оформлення виходу такого судна здійснюється шляхом повідомлення капітаном (морським агентом) судна диспетчеру та капітану морського порту з використанням ІСПС або засобами зв'язку (у разі несправності або відсутності ІСПС) такої інформації з наданням відповідних документів:

- назва судна, ідентифікаційний номер ІМО;
- порт (термінал) призначення;
- найбільша довжина і ширина судна;
- фактична осадка носом і кормою;
- кількість на борту членів екіпажу та пасажирів;
- кількість та характер вантажу;
- виконавчий вантажний план (типовий);
- схема розміщення вантажу (типова).

5. Оформлення виходу пошуково-рятувальних одиниць з морського порту здійснюється один раз на рік. Диспетчеру та капітану морського порту з використанням ІСПС або засобами зв'язку (у разі несправності або відсутності ІСПС) судновласником повідомляється така інформації з наданням відповідних документів:

- назва судна, ідентифікаційний номер ІМО;
- тип судна;
- найбільші довжина і ширина судна;
- фактична осадка носом і кормою;
- склад екіпажу і кваліфікація його членів.

Такі судна мають право на багаторазовий вихід у море протягом 12 місяців з дати оформлення виходу з морського порту за умови збереження складу та кваліфікації екіпажу без додаткового оформлення.

6. Вихід судна з морського порту оформлюється у приміщенні Служби уповноваженою особою Служби із здійсненням запису в Журналі реєстрації виходу суден (Додаток 10). Посадові особи Служби, уповноважені вносити записи до Журналу та (або) робити відмітки в ІСПС у разі її функціонування в порту, забезпечують достовірність та своєчасність таких записів і відміток. Перелік посадових осіб Служби, уповноважених вносити записи до Журналу та (або) робити відмітки в ІСПС, затверджується капітаном морського порту.

Журнал реєстрації виходу суден має бути прошитим, пронумерованим та скріпленим печаткою капітана морського порту. Журнал зберігається у Службі упродовж 5 років після дати останнього запису.

У разі функціонування в морському порту ІСПС співробітником Служби в ІСПС вноситься інформація про час оформлення виходу та про час виходу судна з морського порту. Службою такого морського порту Журнал реєстрації виходу суден у паперовому вигляді ведеться тільки у випадках, коли ІСПС в морському порту тимчасово не функціонує.

7. У випадку змін у складі екіпажу, кількості пасажирів, кількості й характеру вантажу, що відбулися після оформлення виходу судна, капітан (морський агент) судна повинен повідомити про це Службу.

8. Оформлення виходу судна може не здійснюватися за розпорядженням капітана морського порту у разі, якщо судно тимчасово виходить з порту у зв'язку з дією непереборної сили, стихійним лихом або для надання термінової допомоги судну і людям, які зазнають лиха. У цьому випадку капітан (морський агент) судна повинен повідомити капітану морського порту про фактичний вихід судна якнайшвидше будь-яким доступним засобом зв'язку.

Капітан морського порту негайно інформує про вихід такого судна прикордонну службу та митний орган.

IV. Надання капітаном морського порту дозволу на вихід судна з порту

1. Дозвіл на вихід судна з морського порту, вихід якого оформлено, капітан морського порту надає, якщо у нього немає підстав, встановлених статтями 80 і 91 Кодексу торговельного мореплавства України та Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952, для відмови у наданні такого дозволу, а також за наявністю відповідної відмітки митного органу на загальній (генеральній) декларації (в Звіті про прихід/вихід (для суден, які здійснюють судноплавство по р. Дунай), або відсутності в ІСПС за одну годину до запланованого часу виходу судна з порту інформації про обмеження з боку цього органу.

2. Українським суднам, що виходять у закордонне плавання, та іноземним суднам дозвіл на вихід з морського порту надається за формою, що наведена у Додатку 11, або з використанням ІСПС у разі її функціонування у порту.

Українським суднам, які здійснюють каботажне плавання, дозвіл на вихід з порту надається шляхом проставлення штампу виходу (Додаток 12) на судову роль суден під Державним Прапором України, що виконують каботажні рейси або з використанням ІСПС у разі її функціонування в порту (Додаток 5 або Додаток 14 – для суден, які виходять з морських портів, що розташовані на р. Дунай).

Суднам внутрішнього плавання, які здійснюють регулярні каботажні перевезення внутрішніми водними шляхами та (або) акваторіями Миколаївського та Херсонського морських портів, Бузько-Дніпровсько-лиманського та прилеглого до нього першого і другого колін каналу акваторії порту Миколаїв, Спаського каналу дозвіл на вихід надається:

за звичайною процедурою один раз на календарний рік під час першого виходу судна з порту;

за спрощеною процедурою під час наступних протягом календарного року виходів такого судна з порту шляхом підтвердження дозволу на вихід судна з порту з використанням ІСПС або засобами зв'язку (у разі несправності або відсутності ІСПС).

Дозвіл на вихід пошуково-рятувальних одиниць з морського порту надається на строк 12 місяців. Ці судна, які в установленому порядку отримали зазначений дозвіл, мають право на багаторазовий вихід у море протягом 12 місяців за умови збереження складу та кваліфікації екіпажу. Дозвіл на кожний вихід з морського порту надається цим суднам шляхом радіообміну зі Службою.

3. Дозвіл на вихід судна з порту дійсний упродовж 24 годин. Якщо за цей час судно не вийшло з порту, капітан (морський агент) судна зобов'язаний повідомити капітана морського порту і отримати новий дозвіл на вихід з порту в установленому порядку.

Генеральний директор Директорату
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

Додаток 1
до Порядку оформлення приходу
суден у морський порт, видачі
дозволу на вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 4 розділу 1)

ЗАГАЛЬНА ДЕКЛАРАЦІЯ
GENERAL DECLARATION

		Прихід Arrival		Вихід Departure	
1.	Назва і тип судна Name and description of ship			2.	Порт приходу (виходу) Port of arrival/departure
				3.	Дата, час приходу (виходу) Data-time of arrival/departure
4.	Національна належність судна Flag State of ship	5.	Прізвище капітана Name of master	6.	Попередній порт заходу/наступний порт заходу Last port of call/Next port of call
7.	Реєстраційне свідоцтво (порт, дата, номер реєстрації) Certificate of registry (Port, date, number)			8.	Найменування та адреса агента Name and contact details of ship's agent
9.	Брутто тоннаж Gross tonnage			10.	Нетто тоннаж Net tonnage
11.	Місце стоянки судна в порту (причал та місцеположення) Position of the ship in the port (berth and station)				
12.	Короткі відомості про рейс (попередні та наступні порти заходу; підкреслити, де буде вивантажено вантаж, що залишається) Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)				
13.	Короткий опис вантажу Brief description of the cargo				
14.	Кількість екіпажу (вкл. з капітаном) Number of crew (incl. master)	15.	Кількість пасажирів Number of passengers	16.	Примітки: Remarks:
Документи, що додаються (зазначити кількість примірників) Attached documents (indicate number of copies)					
17.	Декларація про вантаж Cargo declaration	18.	Декларація про суднові запаси Ship's Stores Declaration		
19.	Суднова роль Crew list	20.	Список пасажирів Passenger List	21.	Потрібність у здаванні сміття та відходів The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities
22.	Декларація про особисті речі екіпажу * Crew's Effects Declaration *	23.	Морська санітарна декларація * Maritime Declaration of Health *		
24. Дата і підпис капітана, уповноваженого агента чи особи командного складу судна Date and signature by master, authorized agent or officer					
Для службового користування For official use					
* Тільки на прихід судна * Only on arrival					

до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (пункт 4 розділу 1)

ВАНТАЖНА ДЕКЛАРАЦІЯ ІМО

IMO CARGO DECLARATION

Форма 2
FAL
IMO
IMO
FAL
Form 2

* Транспортный документ №
* Transport document No.

Також зазначте початкові порти відвантаження товарів, які перевозяться відповідно до документа про мультимодальні перевезення або відповідно до коносамента
Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

Додаток 3
до Порядку оформлення приходу
суден у морський порт, видачі
дозволу на вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 4 розділу 1)

ДЕКЛАРАЦІЯ ІМО ПРО СУДНОВІ ПРИПАСИ IMO SHIP'S STORES DECLARATION

[illegible]

12. Дата і підпис капітана, уповноваженого агента чи особи командного складу судна
Date and signature by master, authorized agent or officer

Конвенція про поліпшення міжнародного морського судноплавства
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

Форма 3
FAL
IMO
IMO
FAL
Form 3

морського порту (пункт 4 розділу 1)

IMO CREW'S EFFECTS DECLARATION

Page No

[illegible]

Date and signature by master, authorized agent or officer

e.g. wines, spirits, cigarettes, tobacco etc.

Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

Форма 4
FAL
IMO
IMO
FAL
Form 4

до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (пункт 4 розділу 1)

[illegible]

13. Дата та підпис капітана, уповноваженого агента чи особи командного складу судна
Date and signature by master, authorized agent or officer

Додаток 7

до Порядку оформлення приходу суден у морський порт,
видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу
суден із морського порту (пункт 4 розділу 1)

МАНІФЕСТ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ
DANGEROUS GOODS MANIFEST

(Відповідно до SOLAS 74, глави VII, правила 4.5 та 7-2.2, MARPOL 73/78, Додаток III, правило 4(3) та глава 5.4, пункт 5.4.3.1 Кодексу IMDG)
(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulation 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4(3) and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

НАЗВА СУДНА NAME OF SHIP	НОМЕР ІМО IMO NUMBER	НАЦІОНАЛЬНА НАЛЕЖНІСТЬ СУДНА FLAG STATE OF SHIP	ПРИЗВИЩЕ КАПІТАНА MASTER'S NAME
ДАНІ ПРО РЕЙС VOYAGE REFERENCE	ПОРТ ЗАВАНТАЖЕННЯ PORT OF LOADING	ПОРТ РОЗВАНТАЖЕННЯ PORT OF DISCHARGE	СУДНОВИЙ АГЕНТ SHIPPING AGENT
ПОЗИВНИЙ СИГНАЛ CALL SIGN			

НОМЕР БРОНЮВАН НЯ BOOKING/ REFERENCE NUMBER	ТОРГОВІ МАРКИ ТА КІЛЬКІСТЬ МІСЦЬ ВАНТАЖУ ID КОНТЕЙНЕРУ № НОМЕР ТРАНСПОРТУ № MARKS & NUMBERS CONTAINER ID. NO(s). VEHICLE REG. NO(s).	КІЛЬКІСТЬ ТА ВІД ПАКУВАНЬ NUMBER AND KIND OF PACKAGES	ТРАНСПОРТНА НАЗВА PROPER SHIPPING NAME	КЛАС CLASS	НОМЕР ООН UN NUMBER	КЛАС УПАКОВК И PACKING GROUP	ДОДАТКОВ ИЙ РИЗИК (РИЗИКИ) SUBSIDIAR Y RISK(S)	ТЕМПЕРАТУРА ЗАЙМАННЯ (В К.к.к.) FLASH - POINT (IN _C.c.c.)	ЗАБРУДНИК МОРЕСЬКОГО СЕРЕДОВИ ЩА MARINE POLLUTANT	ВАГА (кг) БРУТТО/НЕТ TO MASS (kg) GROSS/NET	АВА РІЙ НИЙ РОЗ КЛА Д EmS	РОЗМІЩЕН НЯ ВАНТАЖУ НА БОРТУ STOWAGE POSITION ON BOARD

ПІДПИС АГЕНТА AGENT'S SIGNATURE	ПІДПИС КАПІТАНА MASTER'S SIGNATURE
МІСЦЕ ТА ДАТА PLACE AND DATE	МІСЦЕ ТА ДАТА PLACE AND DATE
ФОРМА 7 FAL ІМО	
ІМО FAL FORM 7	

Додаток 8
до Порядку оформлення приходу
суден у морський порт, видачі
дозволу на вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 1 розділу 2)

Стандартний перелік інформації з морської охорони, який надається судном,
що має намір зайти в порт України
Standard data set of security-related information

1. Інформація про судно і контактні деталі
Particulars of the ship and contact details
 - 1.1. Номер ІМО
IMO Number
 - 1.2. Назва судна
Name of ship
 - 1.3. Порт реєстрації
Port of registry
 - 1.4. Держава прапора
Flag State
 - 1.5. Тип судна
Type of ship
 - 1.6. Позивний
Call Sign
 - 1.7. Номер виклику ІНМАРСАТ
Inmarsat call numbers
 - 1.8. Валовий реєстровий тоннаж
Gross Tonnage
 - 1.9. Назва Компанії
Name of Company
 - 1.10. Ім'я і контактна інформація (цілодобова) офіцера охорони компанії
Name and 24-hour contact details of the Company Security Officer
2. Інформація про порт і портові засоби
Port and port facility information
 - 2.1. Порт прибуття і портовий засіб, до якого буде підходити судно
(якщо відомо)
Port of arrival and port facility where the ship is to berth, if known

2.2. Очікувана дата та час прибуття судна в порт
Expected date and time of arrival of the ship in port

2.3. Основна мета заходу
Primary purpose of call

3. Надання інформації на вимогу правила XI-2/9.2.1 SOLAS 74
Information required by SOLAS 74 regulation XI-2/9.2.1

3.1. На судні є дійсний:
The ship is provided with a valid:

- Міжнародне свідоцтво з охорони судна ☐ Так/Yes ☐ Ні/No
International Ship Security Certificate

- Тимчасове Міжнародне свідоцтво з охорони судна ☐ Так/Yes ☐ Ні/No
Interim International Ship Security Certificate

1) свідоцтво, зазначене в пункті 3.1 видане <назва Договірному Уряду або визнаної організації з охорони> і дійсне до <вказати дату>

The certificate indicated in 3.1 has been issued by <enter name of the Contracting Government or the Recognized Security Organization> and which expires on <enter date of expiry>

2) якщо на судні немає дійсного Міжнародного свідоцтва з охорони судна або Тимчасового міжнародного свідоцтва з охорони судна, об'ясніть причини.

If the ship is not provided with a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ship Security Certificate, explain why?

3) наявність на судні схваленого плану охорони судна

☐ Так/Yes ☐ Ні/No

Does the ship have an approved ship security plan on board?

3.2. Поточний рівень охорони судна.

Current security level

1) місцезнаходження судна на час надання інформації.

Location of the ship at the time the report is made

3.3. Інформація про десять останніх заходів судна у хронологічному порядку, починаючи з останнього, у порти і портові засоби, де відбувалася взаємодія судно – порт, і рівні охорони, які були встановлені на судні.

List the last ten calls, in chronological order with the most recent call first, at port facilities at which the ship conducted ship/port interface together with the security level at which the ship operated

№ з/п No	Дата Date		Порт, країна, портовий засіб та його Код місця розташування ООН (UNLOCODE) Port, Country, Port Facility and UNLOCODE	Рівень охорони Security level
	з From	до To		

1) чи застосовувалися на судні у період десяти останніх заходів в порти (портові засоби) спеціальні або додаткові заходи з охорони, які не обумовлені схваленим планом охорони? ☐ Так/Yes ☐ Ні/No

Did the ship, during the period specified 3.3, take any special or additional security measures, beyond those specified in the approved ship security plan?

2) якщо „Так”, надайте інформацію про такі спеціальні або додаткові заходи для кожного випадку

If the answer to 3.3.1 is YES, for each of such occasions please indicate the special or additional security measures which were taken by the ship

№ з/п No	Дата Date		Порт, країна, портовий засіб та його Код місця розташування ООН (UNLOCODE) Port, Country, Port Facility and UNLOCODE	Спеціальні чи додаткові заходи з охорони Special or additional security measures
	з From	до To		

3.4. Інформація про здійснені взаємодії судно – судно за останні десять заходів у хронологічному порядку, починаючи з останнього, за період, зазначений у пункті 3.3

List the ship-to-ship activities, in chronological order with the most recent ship-to-ship activity first, which have been carried out during the period specified in 3.3:

№ з/п No	Дата		Місце розташування або широта і довгота Location or Latitude and Longitude	Взаємодія судно – судно Ship-to-ship activity
	з From	до To		

1) чи підтримувалися на судні процедури з охорони, зазначені в схваленому плані охорони судна під час взаємодій судно – судно у період, зазначений у пункті 3.4? ☐ Так/Yes ☐ Ні/No

Have the ship security procedures, specified in the approved ship security plan, been maintained during each of the ship-to-ship activities specified in 3.4

2) якщо „Ні”, вказати за яких взаємодій судно – судно не виконувалися процедури з охорони і які дії застосовувалися замість них.

If the answer to 3.4.1 is NO, identify the ship-to-ship activities for which the ship security procedures were not maintained and indicate, for each, the security measures which were applied in lieu:

№ з/п No	Дата		Застосовані заходи з охорони Security measures applied	Взаємодія судно – судно Ship-to-ship activity
	з From	до To		

3.5. Інформація про вантаж (загальний опис вантажу) на борту судна
Provide a general description of cargo aboard the ship

1) чи є на борту судна небезпечні вантажі? ☐ Так/Yes ☐ Ні/No
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo?

2) якщо „Так”, надайте детальну інформацію про вантаж або копію Маніфесту про небезпечний вантаж (форма 7 FAL IMO)

If the answer to 3.5.1 is YES, provide details or attach a copy of the Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7).

3.6. Копія суднової ролі додається? (форма 5 FAL IMO)

☐ Так/Yes ☐ Ні/No

A copy of the ship's Crew List (IMO FAL Form 5) is attached

3.7. Копія пасажирської ролі додається? (форма 6 FAL IMO)

☐ Так/Yes ☐ Ні/No

A copy of the ship's Passenger List (IMO FAL Form 6) is attached

4. Інша інформація, що стосується морської безпеки

Other security-related information

5. Інформація (ім'я, контактні дані (номер телефону) про агента судна в порту, до якого має намір зайти судно

Name and contact details (telephone number) of the agent of the ship at the intended port of arrival

6. Інформація про особу, що надала інформацію

Identification of the person providing the information

Ім'я:

Name:

Посада:

Title or position:

Підпис:

Signature:

Даний звіт з інформацією про судно складений (вказати місце складання звіту, час та дату складання)

This report is dated at <enter place> on <enter time and date>.

Додаток 9

до Порядку оформлення приходу

дозволу на вихід суден у море та

оформлення виходу суден із

морського порту (пункт 8 розділу 2)

ЖУРНАЛ РЕЄСТРАЦІЇ ПРИХОДУ СУДЕН

(назва морського порту, морського терміналу)

No

Початий _____ 20 ____ р.

Закінчений _____ 20__ р.

" " 20 року

[illegible][illegible]

Додаток 10
до Порядку оформлення приходу
суден у морський порт, видачі
дозволу на вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 6 розділу 3)

ЖУРНАЛ РЕЄСТРАЦІЇ ВИХОДУ СУДЕН

(назва морського порту, морського терміналу)

№ _____

Початий _____ 20____ р.
Закінчений _____ 20____ р.
" " _____ 20____ року

№ з/п No	№ виходу No departure	Час оформлення виходу Time clearance of departure	Час виходу Time of departure	Назва судна Ship's name	Осадка носом (м) Draught fore (m)	Осадка на міделі (м) Draught middle (m)	Осадка кормою (м) Draught aft (m)	дл дз (м)
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Кількість екіпажу Crew number	Порт призначення Port of destination	Кількість пасажирів Number of passengers	Назва вантажу Kind of cargo	Кількість вантажу (т) Quantity of cargo (t)	Агент Agent	Примітки Remarks	Вихід оформив (посада, прізвище) Departure has cleared (position, name)
10	11	12	13	14	15	16	17

Додаток 11
до Порядку оформлення приходу
суден у морський порт, видачі
дозволу на вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 2 розділу 4)

ДОЗВІЛ НА ВИХІД З ПОРТУ
PORT CLEARANCE CERTIFICATE

Дозвіл на вихід № _____
Port clearance cert. No.

Назва судна _____
Name of vessel

Gross tonnage _____ Flag _____
(Валова місткість) (Прапор)

Name of master _____
(Прізвище капітана)

Cargo _____ Next port of call _____
(Вантаж) (Наступний порт заходу)

Date & time of departure _____
(Дата і час виходу з порту)

Date & time issued _____
(Дата і час видачі дозволу
на вихід з порту)

Remarks:
(Примітки:)

Stamp
(Печатка)

HARBOUR MASTER
(Капітан порту)

Додаток 12
до Порядку оформлення приходу
суден у морський порт, видачі
дозволу на вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 2 розділу 4)

ШТАМП ВИХОДУ

_____ морський порт
Вихід судна № _____ дата _____ 20__ р.
Судно _____
Кількість екіпажу _____ пасажирів _____
Порт призначення _____
Вантаж (наймен., кількість.) _____
Дозволений " _____ " _____ 20__ р.
Начальник зміни служби капітана порту _____

Примітка: висота штампа 50 мм, ширина 55 мм

Додаток 13
до Порядку оформлення приходу
суден у морський порт, видачі
дозволу на вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 4 розділу 1)

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПРИХІД (ВИХІД) (DAVID)
ARRIVAL AND DEPARTURE REPORT
Danube Navigation Standard Form (DAVID)

		☐ Прихід Arrival	☐ Вихід Departure	
1.1 Найменування та тип судна (основного судна), включаючи попередні назви судна (за наявності) Name and type of ship (main vessel) including previous name(s) of ship – if applicable		1.2 Номер судна / ENI-Європейський ідентифікаційний номер (основне судно) Ship number/ENI-European Number of Identification (main vessel)		
1.3 MMSI номер (за наявності) MMSI number - if applicable		1.4 Сертифікат судна чинний до (основне судно) Vessel certificate valid until (main vessel)		
2. Порт приходу/виходу Port of arrival/departure		3. Дата та час приходу/виходу Date and time of arrival/departure		
4. Національна належність судна (країна / район реєстрації), включаючи попередню національну належність судна (за наявності) Nationality of ship (country/area of registration) including previous nationality of ship – if applicable	5. Прізвище, ім'я та по батькові капітана Name of master	6. Пункт контролю / пункт перетину кордону Control point/border crossing point		
7. Загальна довжина [м] / Загальна ширина [м] Total length [m]/Total width [m]		8. Прізвище, ім'я по батькові та контактні дані оператора судна Name and contact details of ship operator		
9. Фактична осадка [м] Actual draught [m]	10. Максимальний тоннаж [т] / Загальна кількість вантажу [т] Maximum tonnage [t]/ Total quantity of cargo [t]			
11. Позиція судна в порту (причал або вокзал, за наявності) Position of the ship in the port (berth or station) – if applicable				
12. Короткі відомості про рейс (попередні та наступні порти, зазначити, де вантаж буде розвантажено) Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports; underline where cargo will be discharged)				
13. Короткий опис вантажу Brief description of the cargo				
14. Реєстрація та ідентифікація EORI / економічних операторів (за наявності) EORI/Economic Operators' Registration and Identification - if applicable	15. Кількість членів екіпажу Number of crew	18. Примітки Remarks		
16. Режим експлуатації (A1, A2, B) – за наявності Navigation mode (A1, A2, B) – if applicable	17. Кількість пасажирів (за наявності) Number of passengers - if applicable			
Додані документи (за наявності, вказати кількість копій) Attached documents – if applicable (indicate number of copies)				

19. Вантажна декларація Cargo Declaration	20. Декларація суден Ship's Stores Declaration	
21. Список членів екіпажу Crew List	22. Список пасажирів Passenger List	23. Потрібність у здаванні сміття та відходів The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities
24. Декларація про особисті речі екіпажу (тільки на прихід судна) Crew's Effects Declaration (only on arrival)	25. Звіт про стан здоров'я (тільки по прихід) Declaration of Health (only on arrival)	
26. Дата та підпис капітана, уповноваженого агента чи посадової особи Date and signature by master, authorized agent or officer		

27. Інформація про конвой (заповнюється тільки для штовханих та з'єднаних складів суден):
Convey information (to be filled out for pushed and coupled convoys only):

Дані судна Vessel data								Дані про вантаж Cargo data	
	Назва та тип судна, включаючи попередні назви судна - якщо це застосовно Name and type of vessel including previous name(s) of ship – if applicable	Номер судна ENI Ship number/ ENI	Сертифікат судна дійсний до Vessel certificate valid until	Порт приходу Port of arrival	Порт виходу Port of departure	Максимальн ий тоннаж [т] Maximum tonnage [t]	Тип вантажу Type of cargo	Маса вантажу [т] Quantity of cargo [t]	
Головне судно Main vessel									
Судно 2 Vessel 2									
Судно 3 Vessel 3									
Судно 4 Vessel 4									
Судно 5 Vessel 5									
Судно 6 Vessel 6									
Судно 7 Vessel 7									
Судно 8 Vessel 8									
Судно 9 Vessel 9									
Судно 10 Vessel 10									

Додаток 14
до Порядку оформлення
приходу суден у морський
порт, видачі дозволу на
вихід суден у море та
оформлення виходу суден із
морського порту (пункт 4
розділу 1)

СУДНОВА РОЛЬ (DAVID)
CREW LIST
Danube Navigation Standard Form (DAVID)

				Прихід	Вихід	Номер сторінки	
1.1 Найменування та тип судна (основного судна), включаючи попередні назви судна (за наявності)				1.2 Номер судна / ENI-Європейський ідентифікаційний номер (основного судна)			
1.2 Name and type of ship (main vessel) including previous name(s) of ship – if applicable				Ship number/ENI-European Number of Identification (main vessel)			
1.3 MMSI номер – за наявності MMSI number - if applicable				1.4 Сертифікат судна дійсний до (основного судна) Vessel certificate valid until (main vessel)			
2. Порт приходу (виходу) Port of arrival/departure				3. Дата та час приходу (виходу) Date and time of arrival/departure			
4. Національна належність судна (країна або район реєстрації), включаючи попередню національну належність судна – за наявності Nationality of ship (country/area of registration) including previous nationality of ship – if applicable				5. Короткі відомості про рейс (попередні та наступні порти) Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports)			
6. №.	7. Прізвище, ім'я та по батькові Family name, given names	8. Посада Rank or rating	9. Громадянство Nationality	10. Дата і місце народження Date and place of birth	11. Тип та номер документа, що посвідчує особу Type and number of identity document	12. Країна походження документа, який посвідчує особу Issuing country of identity document	13. Стать (пан або пані) Gender of the person (Mr. or Ms.)
13. Дата та підпис капітана, уповноваженого агента чи посадової особи Date and signature by master, authorized agent or officer							

Додаток 15

до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (пункт 4 розділу 1)

СПИСОК ПАСАЖИРІВ (DAVID) PASSENGER LIST Danube Navigation Standard Form (DAVID)

				Прихід Arrival	Вихід Departure	Номер сторінки Page Number
1.1 Найменування та тип судна (основного судна), включаючи попередні назви судна (за наявності) Name and type of ship (main vessel) including previous name(s) of ship – if applicable		1.2 Номер судна або ENI-Європейський ідентифікаційний номер (основне судно) Ship number/ENI-European Number of Identification (main vessel)		1.3 MMSI номер (за наявності) MMSI number - if applicable		
1.4 Сертифікат судна, чинний до (основне судно) Vessel certificate valid until (main vessel)		2. Порт приходу/виходу Port of arrival/departure		3. Дата та час приходу (виходу) Date and time of arrival/departure		4. Національна належність судна (країна (район) реєстрації), включаючи попередню національну належність судна (за наявності) Nationality of ship (country/area of registration) including previous nationality of ship – if applicable
5. Прізвище, ім'я та по батькові Family name, given names		6. Громадянство Nationality		7. Дата та місце народження Date and place of birth		8. Тип ідентифікаційного чи проїзного документа Type of identity or travel document
9. Серійний номер ідентифікаційного чи проїзного документа Serial number of document		10. Країна видачі ідентифікаційного чи проїзного документа Issuing country of identity or travel document		11. Порт посадки Port of embarkation		12. Порт висадки Port of disembarkation
13. Транзитний пасажир чи ні Transit passenger or not		14. Стать особи (пан чи пані) Gender of the person (Mr. or Ms.)		15. Дані про візу або вид на проживання (за необхідністю) Data on visa or residence permit – if applicable		16. Дата та підпис капітана, уповноваженого агента чи посадової особи Date and signature by master, authorized agent or officer
				Type Тип		Serial number Серійний номер
				Країна видачі Issuing country		Термін дії Expiry date

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства
транспортів України та Міністерства інфраструктури України»

I. Визначення проблеми

З розвитком міжнародного торговельного судноплавства у світі постало питання врегулювання багатьох процедур.

У березні 1948 року в Женеві з прийняттям Конвенції про Міжурядову морську консультативну організацію була утворена Міжнародна морська організація (далі – ІМО). ІМО – міжнародна міжурядова організація, є спеціалізованою установою ООН. Діяльність ІМО спрямована на скасування дискримінаційних дій, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавство, а також прийняття норм (стандартів) по забезпеченню безпеки на морі і запобіганню забруднення суден з довкілля, в першу чергу, морського. ІМО була необхідна для підвищення статусу Організації як міжнародної, відповідальної за впровадження різних міжнародних конвенцій і створення норм і стандартів, що стосуються охорони людського життя на морі і охорони морського середовища від забруднення.

До ключових завдань діяльності ІМО належать, зокрема: забезпечення однакового режиму у всіх морських портах світу для торговельних суден; встановлення мінімальних вимог до суден зі сторони адміністрації порту. Аналогічні цілі передбачені багатьма нормами законодавства Європейського Союзу та зокрема тими, які Україна зобов'язалась імплементувати у національне законодавство відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Процедури щодо контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, а також щодо порядку пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять встановлені на сьогодні в Україні потребують приведення у відповідність до сучасних міжнародних документів, зокрема документів Міжнародної морської організації та Європейського Союзу.

Завдяки приведенню національних правил, інструкцій та порядків у відповідність до світових стандартів безпеки мореплавства можливо забезпечити спрощення процедур та покращення якості їх надання. Це, зокрема стосується:

- здійснення документального контролю суден, без відвідання їх державними інспекторами;

- встановлення чіткого та детального алгоритму проведення перевірок державного нагляду і контролю в морських портах та на суднах під прапором України, зокрема встановлення конкретних часових меж проведення таких перевірок;

встановлення обґрунтованих та достатніх для провадження професійної діяльності мінімальних вимог до кваліфікації інспекторів, щодо їх навчання та підвищення кваліфікації, а також морально-етичних правил професійної поведінки інспекторів та діяльності в рамках здійснення заходів контролю та нагляду;

встановлення процедури оскарження відповідних рішень інспектора;

встановлення чіткого та детального механізму контролю та нагляду за судноплавними компаніями та суднами під прапором України;

встановлення чіткого та детального механізму взаємодії з судовими агентами та визнаними організаціями;

зведення в одному документі усіх основних джерел міжнародного та національного законодавства для інспекторів;

ліквідація незатребуваної, адміністративної функції пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять.

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України» (далі – проєкт акта) повною мірою враховує положення таких міжнародних договорів України:

Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року;

Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року;

Міжнародної конвенції по обмірюванню суден 1969 року;

Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року;

Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року;

Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї;

Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на судах 2001 року;

Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року;

Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року.

Проект акта розроблено відповідно до:

статей 3, 78, 90, 91 Кодексу торговельного мореплавства України;

статей 4 і 14 Закону України «Про морські порти України»;

Порядку перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2012 року № 1090, а також з урахуванням Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451.

Крім того, розробка та прийняття проєкту акта передбачені Планом заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2017 р. № 747.

Проєкт акта розроблено відповідно до Кодексу по здійсненню документів Міжнародної морської організації, прийнятого резолюцією ІМО А.1070(28) та повністю відповідає Процедурам контролю суден державою порту, прийнятим Резолюцією ІМО А.1138(31) у 2019 році.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання,	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	-	+

Зазначені вище проблеми не можуть бути розв'язані за допомогою чинних нормативно-правових актів, оскільки вони засновані на застарілих процедурах і не враховують змін, що внесені до міжнародних договорів та законодавства України, а повноцінна імплементація положень документів ІМО та Європейського Союзу потребують встановлення детального та чіткого порядку їх застосування.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття акта є:

- скорочення часу та спрощення процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту, яка відповідає міжнародним договорам України;
- встановлення чіткого та детального механізму контролю та нагляду за судноплавними компаніями та суднами під прапором України, який відповідає міжнародним договорам України;
- прозорість та прискорення здійснення контролю за дотриманням на судах, що заходять у морські порти України, правил мореплавства та вимог міжнародних договорів з безпеки судноплавства, зокрема шляхом здійснення документального контролю суден, без відвідання таких суден державними інспекторами та встановлення конкретних часових меж проведення таких перевірок;
- надання можливості оформлення суден за допомогою інформаційної системи портового співтовариства;
- встановлення чіткого та детального механізму взаємодії з судовими агентами та визнаними організаціями;
- підвищення професіоналізму та кваліфікаційного рівня державних інспекторів, зокрема шляхом встановлення достатніх для провадження

професійної діяльності мінімальних вимог до кваліфікації інспекторів, щодо їх навчання та підвищення кваліфікації, а також морально-етичних правил професійної поведінки інспекторів та діяльності в рамках здійснення заходів контролю та нагляду;

- ліквідація незатребуваної, адміністративної функції пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять;

- імплементація положень законодавства ЄС відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони;

- забезпечення повноцінної реалізації положень міжнародних договорів України.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми.
Альтернатива 2. Прийняття запропонованого регуляторного акта	Забезпечить: скорочення часу та спрощення процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту; здійснення документального контролю суден, без його відвідання державними інспекторами; встановлення чіткого та детального алгоритму проведення перевірок державного нагляду і контролю в морських портах та на суднах під прапором України; встановлення конкретних часових меж проведення перевірок суден; прозорість та прискорення здійснення контролю за дотриманням на судах, що заходять у морські порти правил мореплавства та вимог міжнародних договорів з безпеки судноплавства; встановлення чіткого та детального механізму контролю та нагляду за судноплавними компаніями та суднами під прапором України;

	встановлення обґрунтованих та достатніх для провадження професійної діяльності мінімальних вимог до кваліфікації інспекторів, щодо їх навчання та підвищення кваліфікації, а також морально-етичних правил професійної поведінки інспекторів та діяльності в рамках здійснення заходів контролю та нагляду; встановлення процедури оскарження відповідних рішень інспектора; встановлення чіткого та детального механізму взаємодії з судовими агентами та визнаними організаціями; ліквідація незатребуваної, адміністративної функції пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять; надання можливості оформлення суден за допомогою інформаційної системи портового співтовариства; виконання зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони; забезпечення виконання зобов'язань за міжнародними договорами України.
--	---

Таким чином, другий альтернативний спосіб є прийнятним і єдиним для вирішення проблемного питання.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Фінансові витрати зі сторони держави відсутні. Тривалий процес оформлення приходу та

		виходу суден з морського порту та неможливістю надання дозволу на вихід судна виключно на основі документального контролю, що знижує привабливість українських морських портів та, потенційно має негативний вплив на кількість суднозаходів.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття проекту акта забезпечить удосконалення роботи державних інспекторів, забезпечить максимальне унеможливлення перевищення ними своїх повноважень, утворює підґрунтя для оптимізації робочих процесів Морської адміністрації. Таким чином забезпечується максимальна ефективність виконання державних функцій з питань контролю та нагляду за морськими суднами, судноплавними компаніями, взаємодії з морськими агентами та визнаними організаціями. Виконання зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Забезпечення виконання зобов'язань за міжнародними договорами України.	Додаткові витрати для реалізації проекту акта зі сторони держави відсутні.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	-
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	-	-

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання***.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	90*	700**	0	0	790
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	13%	87%	0	0	100

* Кількість суб'єктів господарювання, що мають в середньому 2- 5 судна (плавзасоби). Інформацію взято із Державного суднового реєстру України, ведення якого покладається на Державну службу морського та річкового транспорту України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 № 1069 Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України;

** Кількість суб'єктів господарювання, що мають в середньому 1- 2 судна (плавзасоби). Інформацію взято із Державного суднового реєстру України.

***Розраховано виключно для суден під прапором України, оскільки отримання відповідної інформації щодо судновласників суден під іноземним прапором не є можливим. При цьому кількість суднозаходів суден до морських портів України за 2019-2020 роки склала $11\,850 + 10\,851 = 22\,701$.

Слід зазначити що за 2019-2020 роки в морських портах України здійснено 6714 перевірок суден. При цьому відповідно до існуючої процедури проведено 1420 повторних та 1592 детальні перевірки.

Судна під прапором України в українських морських портах за 2019-2020 роки перевірялись 1285 разів.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Збереження додаткових витрат судновласників у зв'язку з залишенням процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту та неможливістю надання дозволу на вихід судна виключно на основі документального контролю
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Цей спосіб є оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання шляхом нормативно-правового врегулювання питань щодо здійснення контролю та нагляду за суднами оформлення приходу/виходу суден з морського порту. Витрати у зв'язку з простоем судна через проведення процедури перевірки судна, оформлення формальностей в порту в середньому можуть скласти біля двох годин. Вигоди суб'єктів господарювання** через скорочення процедури оформлення судна складатимуть в середньому 44167 грн* за один захід судна. Беручи до уваги кількість перевірок суден під прапором України, проведеному в українських	Витрати суб'єктів господарювання у зв'язку із прийняттям проекту акта відсутні, у зв'язку з тим, що за результатами внесених змін у процедури здійснення перевірок суден, судноплавних компаній, а також приходу/відходу суден у морських портах України передбачається спрощення їх проведення або взагалі здійснення відповідних контрольних заходів без відвідання суден інспекторами, виключно шляхом документальної перевірки.

	морських портах у період 2019-2020 роки економія суб'єктів господарювання за цей період завдяки впровадженню проекту акта могла б скласти 56 754 595 грн*** У разі застосування формули розрахунку економії завдяки скороченню процедури перевірки суден під українським прапором до усіх суден, які перевірялись в морських портах України у 2019-2020 роках, економія суб'єктів господарювання – судновласників таких суден за вказаний період завдяки впровадженню проекту акта могла б скласти 296 537 238 грн.	
--	---	--

* Середня статистична добова вартість простою судна взята із діапазону 280 000-500 000 грн. (в середньому 530 000) на добу, тобто завдяки скороченню процедури перевірки та оформлення судна на 2 години середньостатистичні витрати складуть $530000 \text{ грн.} / 24 \text{ години} * 2 = 44167 \text{ грн}$ за дві години простою.

** Розраховано виключно для суден під прапором України, оскільки отримання відповідної інформації щодо судновласників суден під іноземним прапором не є можливим. При цьому кількість суднозаходів суден до морських портів України за 2019-2020 роки склала $11\,850 + 10\,851 = 22\,701$.

*** У разі отримання вигоди у розмірі 44 167 грн завдяки економії у результаті скорочення часу перевірки кожного судна на 2 години у 2019-2020 роках з проведених 1285 перевірок суден під прапором України в українських морських портах суб'єкти господарювання разом могли б заощадити 56754595 грн.

**** У разі отримання вигоди у розмірі 44 167 грн завдяки економії у результаті скорочення часу перевірки кожного судна на 2 години у 2019-2020 роках з проведених 6714 перевірок суден (у тому числі під іноземним прапором) в українських морських портах суб'єкти господарювання (українські та іноземні у невизначеній кількості) разом могли б заощадити 296 537 238 грн.

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання	Збереження додаткових витрат судновласників у зв'язку з залишенням процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту та неможливістю надання дозволу на вихід судна виключно на основі документального контролю Витрати у зв'язку із простоем судна через проведення процедури перевірки судна, оформлення формальностей в порту в середньому можуть скласти біля двох годин. Витрати суб'єктів господарювання** через відповідну затримку судна складатимуть в середньому 44167 грн*.
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання	Витрати суб'єктів господарювання у зв'язку із прийняттям проєкту акта відсутні, у зв'язку з тим, що за результатами внесених змін у процедури здійснення перевірок суден, судноплавних компаній, а також приходу/відходу суден у морських портах України передбачається спрощення їх проведення або взагалі здійснення відповідних контрольних заходів без відвідання суден інспекторами, виключно шляхом документальної перевірки.

* Середня статистична добова вартість простою судна взята із діапазону 280 000-500 000 грн. (в середньому 530 000) на добу, тобто завдяки скороченню процедури перевірки та оформлення судна на 2 година середньостатистичні витрати складуть $530000 \text{ грн./24 години} * 2 = 44167 \text{ грн}$ за дві години простою.

** Розраховано виключно для суден під прапором України, оскільки отримання відповідної інформації щодо судновласників суден під іноземним прапором не є можливим. При цьому кількість суднозаходів суден до морських портів України за 2019-2020 роки склала $11\,850 + 10\,851 = 22\,701$.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири-бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Цілі регуляторного акта не можуть бути досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	3	Цілі регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою. Цей спосіб є оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання шляхом нормативно-правового врегулювання питань щодо здійснення контролю та нагляду за суднами оформлення приходу/виходу суден з морського порту.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Збереження додаткових витрат судновласників у зв'язку з залишенням процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту та неможливістю надання дозволу на вихід судна виключно на основі документального контролю	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей

Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей.	Витрати суб'єктів господарювання у зв'язку із прийняттям проекту акта відсутні, у зв'язку з тим, що за результатами внесених змін у процедури здійснення перевірок суден, судноплавних компаній, а також приходу/відходу суден у морських портах України передбачається спрощення їх проведення або взагалі здійснення відповідних контрольних заходів без відвідання суден інспекторами, виключно шляхом документальної перевірки.	Прийняття проекту акта забезпечить удосконалення державної політики у сфері морського транспорту, яка забезпечить: скорочення часу та спрощення процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту; здійснення документального контролю суден, без його відвідання державними інспекторами; встановлення чіткого та детального алгоритму проведення перевірок державного нагляду і контролю в морських портах та на суднах під прапором України; встановлення конкретних часових меж проведення перевірок суден; прозорість та прискорення здійснення контролю за
---	--	--	--

			дотриманням на судах, що заходять у морські порти правил мореплавства та вимог міжнародних договорів з безпеки судноплавства; встановлення чіткого та детального механізму контролю та нагляду за судноплавними компаніями та суднами під прапором України.
--	--	--	---

Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано недоцільною	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Забезпечить досягнення встановлених цілей	Відсутні

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми з боку держави, є прийняття запропонованого регуляторного акта.

З боку суб'єктів господарювання заходами для розв'язання проблеми є

забезпечення ознайомлення профільних працівників з новими Правилами, Порядком та Інструкцією з метою їх дотримання усіма сторонами відповідного процесу.

Виконання цих заходів з боку держави та суб'єктів господарювання надасть змогу забезпечити:

скорочення часу та спрощення процедури оформлення приходу та виходу суден з морського порту;

здійснення документального контролю суден, без його відвідання державними інспекторами;

прискорення здійснення контролю за дотриманням на судах, що заходять у морські порти правил мореплавства та вимог міжнародних договорів з безпеки судноплавства;

підвищення кваліфікаційного рівня інспекторів, які здійснюють заходи контролю та нагляду;

налагодження взаємодії з судовими агентами та визнаними організаціями;

спрощення процедури пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять;

виконання зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони;

забезпечення виконання зобов'язань за міжнародними договорами України.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Для впровадження та виконання наказу органи виконавчої влади не будуть нести додаткових витрат.

Державне регулювання не передбачає створення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не розроблявся у зв'язку із відсутністю витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наводяться у додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати у часі, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Реалізація регуляторного акта, у разі його прийняття, буде характеризуватися такими чинниками:

1) підвищення якості оформлення та здійснення заходів контролю та нагляду за суднами у морських портах України призведе до збільшення кількості суднозаходів;

2) зменшення часу простою суден у зв'язку з необхідністю проходження процедур контролю та нагляду, а також оформлення приходу/відходу у морських портах України;

3) зменшення розміру коштів, що витрачатимуться суб'єктами господарювання, у зв'язку з оформленням формальностей у морських портах України завдяки виключенню необхідності додаткового простою суден;

4) підвищення ефективності роботи інспекторів Морської адміністрації в частині контролю та нагляду за суднами;

5) збільшення кількості суднозаходів до морських портів України;

6) підвищення рівня безпеки мореплавства для суден під прапором України.

Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта – 790 (розраховано виключно для суден під прапором України, оскільки отримання відповідної інформації щодо судновласників суден під іноземним прапором не є можливим. При цьому кількість суднозаходів суден до морських портів України за 2019-2020 роки склала 22 701).

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією цього акта, – не передбачається.

Час простою суден у морських портах України.

Достатнім часом для впровадження в дію регуляторного акта суб'єктам господарювання та здійснення ними організаційних заходів є період протягом трьох діб з дати набуття чинності регуляторного акта.

Рівень поінформованості фізичних осіб з основних положень проекту акта середній. Проект акта та відповідний аналіз регулярного впливу розміщений на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність».

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься на основі статистичних даних, після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватись раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта. Установлені кількісні значення показників результативності акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України

_____ 2021 р.



Владислав КРИКЛІЙ

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту

До розрахунку витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва були взято до уваги:

кількість суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва на морському та внутрішньому водному транспорті України відповідно до даних, взятих із Державного суднового реєстру України, ведення якого покладається на Державну службу морського та річкового транспорту України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 №1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» - 790 суб'єктів;

кількість суден у 1-го суб'єкта великого підприємництва – 2 судна. Всього 90 суб'єктів;

кількість суден у 1-го суб'єкта середнього підприємництва – 1 судно. Всього 700 суб'єктів.

До розрахунку включені суб'єкти господарювання – судновласники суден під прапором України, оскільки отримання відповідної інформації щодо судновласників суден під іноземним прапором не є можливим. При цьому кількість суднозаходів суден до морських портів України за 2019 рік склала 11 850 суднозаходів, за 2020 рік – 10 851 суднозаходів. Сумарно за 2 роки до українських морських портів судна заходили 22 701 раз.

Судна під прапором України в українських морських портах за 2019-2020 роки перевірялись 1285 разів.

У розрахунку формулу економії суден під прапором України застосовано до усіх суден, які перевірялись в українських морських портах.

За 2019-2020 роки в морських портах України здійснено 6714 перевірок суден. При цьому відповідно до існуючої процедури проведено 1420 повторних та 1592 детальні перевірки.

Витрати у разі не впровадження дії регуляторного акта

1. Витрати у зв'язку із простоєм судна через проведення контрольно наглядових процедур, оформлення формальностей в порту в середньому можуть скласти біля двох годин.

2. Середня статистична добова вартість простою судна взята із діапазону 280 000-500 000 грн. (в середньому 530 000) на добу, тобто завдяки скороченню процедури перевірки та оформлення судна на 2 година середньостатистичні витрати складуть $530000 \text{ грн.} / 24 \text{ години} * 2 = 44167 \text{ грн}$ за дві години простою.

3. Кількість перевірок суден під прапором України, які заходили у морські порти України протягом 2019 – 2020 років склала 1285. Беручи за

розрахунок можливість економії двох годин при кожному заходженні судна до морських портів України. Економія від прийняття проєкту акта за 2 роки могла б скласти 56 754 595 грн.

4. Якщо застосувати до іноземних суден вихідні дані взяті за розрахунок для українських судновласників то економія на додатковому простої суден за два роки могла б скласти 296 537 238 грн.

Витрати у разі не впровадження регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень.	Відсутні	Відсутні
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації,	Відсутні	Відсутні

	атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень		
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень Витрати на збільшенні затримки судна у зв'язку з проведенням процедур нагляду та контролю	28 377 297,5 грн*	141 886 487,5 грн*
9	Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	28 377 297,5 грн	141 886 487,5 грн
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	624,5 перевірок суден**	3 212,5 перевірок суден
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	28 377 297,5 грн	141 886 487,5 грн

* У разі отримання вигоди у розмірі 44 167 грн завдяки економії у результаті скорочення часу перевірки кожного судна на 2 години у 2019-2020 роках з проведених 1285 перевірок суден під прапором України в українських морських портах суб'єкти господарювання разом могли б заощадити $56754595 \text{ грн} / 2 = 28\,377\,297,5 \text{ грн}$ на рік.

** У разі розрахунку кількості перевірок суден під Українським прапором в середньому за рік, беручи до уваги показник 2019-2020 років $1285 / 2 = 624,5$ перевірок на рік.

Витрати у зв'язку з впровадженням дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Відсутні

2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Відсутні	Відсутні
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	Відсутні	Відсутні
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Відсутні	Відсутні
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Відсутні	Відсутні

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури

« ____ » _____ 2021 року № ____

ЗМІНИ

до Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять

1. У розділі I:

пункт 2 викласти у такій редакції:

«2. Дія цієї Інструкції поширюється на Морську адміністрацію, Держрибагентство, капітанів морських портів, служби капітанів морських портів, капітанів і екіпажі суден, які заходять до морських портів України.»;
доповнити розділ новим пунктом 3 такого змісту:

«3. У Інструкції термін «Державний інспектор» вживається у значенні, визначеному Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952.».

2. Пункт 1 розділу II доповнити новим абзацом такого змісту:

«Пломбування суднових запірних пристроїв здійснюється виключно судновим екіпажем до входу судна в територіальне море України. На суднах, що знаходяться в акваторіях морських портів, інших внутрішніх водах та територіальному морі України та які вводяться в експлуатацію після побудови, ремонту або в інших подібних випадках, судновий екіпаж повинен здійснити пломбування до введення судна в експлуатацію.».

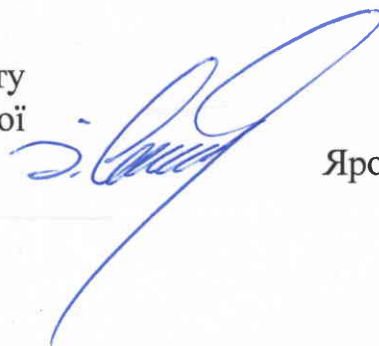
3. У розділі III:

слова «уповноважена особа Служби» в усіх відмінках замінити словами «державний інспектор» у відповідному відмінку;

у пункті 1 слова «контрольного огляду судна» замінити словами «первісної або більш детальної перевірки судна»;

у пункті 3 слова «центральный орган виконавчої влади, який реалізує державну політику, зокрема, у сфері безпеки на морському та річковому транспорті відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103» замінити словами «Морську адміністрацію».

Генеральний директор Директорату
реформування морської та річкової
галузі



Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта
Інструкція про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 05 грудня 2016 року № 433, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 27 грудня 2016 року за № 1713/29843	
І. Загальні положення	
2. Дія цієї Інструкції поширюється на капітанів морських портів, служби капітанів морських портів (далі - Служба), капітанів і екіпажі суден, які заходять до морських портів України.	2. Дія цієї Інструкції поширюється на Морську адміністрацію, Держрибагентство, капітанів морських портів, служби капітанів морських портів, капітанів і екіпажі суден, які заходять до морських портів України.
Відсутній	У Інструкції термін «Державний інспектор» вживається у значенні, визначеному Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952.
ІІ. Закриття і пломбування суднових запірних пристроїв	
1. Пломбування суднових запірних пристроїв (клапанів, клинкетів, кінгстонів, захлопок, кранів, люків тощо) (далі - запірні пристрої) здійснюється з метою запобігання самовільному скиданню із суден забруднюючих речовин або вод, що їх містять, які заборонені до скидання згідно із законодавством та міжнародними договорами України.	1. Пломбування суднових запірних пристроїв (клапанів, клинкетів, кінгстонів, захлопок, кранів, люків тощо) (далі - запірні пристрої) здійснюється з метою запобігання самовільному скиданню із суден забруднюючих речовин або вод, що їх містять, які заборонені до скидання згідно із законодавством та міжнародними договорами України.

Відсутній	Пломбування суднових запірних пристроїв здійснюється виключно судновим екіпажем до входу судна в територіальне море України. На судах, що знаходяться в акваторіях морських портів, інших внутрішніх водах та територіальному морі України та які вводяться в експлуатацію після побудови, ремонту або в інших подібних випадках, суднової екіпаж повинен здійснити пломбування до введення судна в експлуатацію.
III. Перевірка пломбування запірних пристроїв	
1. Перевірку пломбування запірних пристроїв проводить уповноважена особа Служби під час контрольного огляду судна відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952. При цьому уповноважена особа Служби перевіряє: наявність на судні переліку запірних пристроїв, що підлягають пломбуванню, документально закріпленого відповідно до вимог держави прапора; наявність запису в судновому журналі або іншому судновому документі про опломбування запірних пристроїв; фактичне опломбування запірних пристроїв у закритому положенні та його надійність.	1. Перевірку пломбування запірних пристроїв проводить державний інспектор під час первісної або більш детальної перевірки судна відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952. При цьому державний інспектор перевіряє: наявність на судні переліку запірних пристроїв, що підлягають пломбуванню, документально закріпленого відповідно до вимог держави прапора; наявність запису в судновому журналі або іншому судновому документі про опломбування запірних пристроїв; фактичне опломбування запірних пристроїв у закритому положенні та його надійність.

2. Якщо під час перевірки виявлено недоліки у пломбуванні запірних пристроїв, **уповноважена особа Служби** повинна звернутись до капітана судна або особи, що його заміщує, з вимогою негайно виправити виявлені недоліки, після чого повторно перевірити пломбування запірних пристроїв.

3. У разі якщо недоліки, зазначені в пункті 2 цього розділу, не виправлені з будь-якої причини, **уповноважена особа Служби** має повідомити про зазначені недоліки у пломбуванні запірних пристроїв центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику, зокрема, у сфері безпеки на морському та річковому транспорті відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103.

2. Якщо під час перевірки виявлено недоліки у пломбуванні запірних пристроїв, **державний інспектор** повинен звернутись до капітана судна або особи, що його заміщує, з вимогою негайно виправити виявлені недоліки, після чого повторно перевірити пломбування запірних пристроїв.

3. У разі якщо недоліки, зазначені в пункті 2 цього розділу, не виправлені з будь-якої причини, **державний інспектор** має повідомити про зазначені недоліки у пломбуванні запірних пристроїв **Морську адміністрацію**.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

« ____ » _____ 2021 р.

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства транспорту України

17 липня 2003 року № 545

(у редакції наказу Міністерства

інфраструктури України

від _____ 2021 року № _____)

ПРАВИЛА

контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства

I. Загальні положення

1. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства (далі – Правила) встановлюють порядок здійснення державного нагляду і контролю в морських портах за дотриманням на суднах вимог законодавчих актів і міжнародних договорів України у сфері торговельного мореплавства.

Під забезпеченням безпеки мореплавства у цих Правилах розуміється такі стан судна, його обладнання, устаткування, вантажу, організації управління безпекою та охороною на судні та у судноплавній компанії, а також склад екіпажу, кваліфікація та навички членів екіпажу, при яких мінімальними є:

ризик загибелі людини або нанесення шкоди її здоров'ю, що пов'язані з використанням судна, та

ризик загибелі або аварії судна, пошкодження або втрати вантажу, будь-якого іншого майна, та

негативний вплив, а також ризик аварійного забруднення навколишнього природного середовища.

Забезпечення безпеки мореплавства на судні передбачає належне виконання вимог законодавства та міжнародних договорів України у сферах торговельного мореплавства, безпеки на морському та використання принципу «звичайної морської практики» відповідно до Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року та Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року.

2. Правила поширюються на морські судна та судна внутрішнього плавання, незалежно від прапора і форми власності, що перебувають у морських портах і на внутрішніх морських водних шляхах (територіальному морі та внутрішніх морських водах) України, Морську адміністрацію, капітанів морських портів та служби капітанів морських портів (далі – Служби), Держрибагентство.

Ці Правила не поширюються на:

малі судна;

судна внутрішнього плавання, які не заходять до морських портів;

військові кораблі та судна;

кораблі та судна Адміністрації Державної прикордонної служби України;

риболовні судна, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства.

3. Правила розроблені відповідно до:

Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року (далі – LL 1966);

Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року (далі – TONNAGE 1969);

Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року (далі – CLC 1969);

Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (далі – COLREG 1972);

Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року із змінами, внесеними Протоколом 1978 року до неї (далі – MARPOL);

Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року (далі – SOLAS 1974);

Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (далі – STCW 1978);

Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року (далі – SAR 1979);

Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 року (далі – AFS 2001);

Конвенції про медичний огляд моряків № 73 Міжнародної організації праці;

Конвенції про мінімальні норми на торговельних суднах № 147 Міжнародної організації праці;

Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти, схваленого Резолюцією 2 Конференції Сторін STCW 1978 від 07 липня 1995 року (далі – STCW Code);

Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів, затвердженого Резолюцією Міжнародної морської організації (далі – ІМО) від 06 листопада 1991 року А.716(17) з поправками, внесеними резолюціями Комітету з безпеки на морі ІМО від 24 травня 2002 року MSC.122(75) та від 13 травня 2016 року MSC.406(96) (далі – IMDG Code);

Міжнародного кодексу про охорону суден та портових засобів, затвердженого 13 грудня 2002 року Резолюцією 2 Конференції урядів, які є сторонами Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (далі – ISPS Code);

Кодексу по здійсненню документів ІМО, прийнятого резолюцією ІМО від 4 грудня 2013 року А.1070(28);

Керівництва із впровадження Міжнародного кодексу з управління безпекою (далі – ISM Code) адміністраціями, що переглянуте відповідно до резолюції ІМО А.1071(28);

Процедур контролю суден державою порту, прийнятих Резолюцією ІМО А.1138(31);

Кодексу з належної практики для інспекторів контролю суден державою порту, які проводять перевірки в рамках регіональних меморандумів про взаєморозуміння та угод з питань контролю держави порту, прийнятого 83-ю

сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 56-ю сесією Комітету захисту морського середовища ІМО (MSC-MEPC.4/Circ.2);

Кодексу про визнанні організації, прийнятого резолюціями Комітету з безпеки на морі від 21 червня 2013 року ІМО MSC.349(92) та Комітету захисту морського середовища ІМО від 17 травня 2013 року MEPC.237(65);

Меморандуму про порозуміння щодо контролю суден державою порту в Чорноморському регіоні (далі – Чорноморський меморандум);

Директиви Європейського Парламенту та Ради 2017/2110/ЄС від 29 квітня 1999 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;

Кодексу торговельного мореплавства України;

Закону України «Про транспорт»;

Закону України «Про страхування»;

Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів»;

Закону України «Про морські порти України»;

Положення про Регістр судноплавства України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 червня 1998 року № 814;

Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 01 червня 2002 року № 733;

постанови Кабінету Міністрів України від 03 липня 2002 року № 921 «Про формений одяг та знаки розрізнення працівників морського і річкового транспорту»;

Порядку перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2012 року № 1090;

Положення про Державне агентство рибного господарства України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2015 року № 895;

Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 року № 1095;

Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514;

Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 листопада 2004 року № 1048, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14 грудня 2004 року за № 1584/10183;

Положення про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на

морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03 грудня 2004 року № 1062, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 20 грудня 2004 року за № 1608/10207;

Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 травня 2006 року № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 9 серпня 2006 року за № 959/12833;

Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 632/23164.

4. У Правилах наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:

адміністрація	– уряд (або інший відповідний уповноважений орган)
держави прапору	держави, під прапором якої плаває судно;
більш детальна перевірка судна	– перевірка, яка виконується, якщо є явні підстави, визначені цими Правилами;
визнана організація	– організація, яка відповідає умовам Кодексу про визнані організації, якій адміністрацією держави прапору надані, відповідно до положень цього Кодексу, повноваження щодо надання суднам, які мають право плавання під прапором цієї держави, необхідних послуг, що передбачені законодавством, і оформлення судових свідоцтв;
високошвидкісне судно	– судно, визначене у правилі X/1.2 Додатка до SOLAS 1974 та у пункті 1.4.30 Міжнародного кодексу безпеки високошвидкісних суден 2000 року, затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 05 грудня 2000 року MSC.97(73) та здатне перевозити більше 12 пасажирів;
влада держави порту	– уповноважений орган держави, яка є стороною міжнародного договору України, на території якої розташований відповідний морської порт (термінал);
ГМЗЛБ	– Глобальна морська система зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки;
державний інспектор	– посадова особа Служби, інспектор контролю суден державою порту (далі – ІКДП), інспектор держави прапора (далі – ІДП);
документальний контроль судна	– перевірка судових документів та документів членів екіпажу судна, яка проводиться Службою без відвідування судна;
затримання судна	– заборона на вихід судна з морського порту, яка здійснюється капітаном морського порту згідно з законодавством, коли стан судна або його екіпажу значною мірою не відповідають вимогам законодавства або міжнародних договорів України, з

	метою забезпечення того, щоб судно не вийшло у море, доки воно становить небезпеку для судна, або людей, що знаходяться на ньому, або необґрунтовану загрозу нанесення шкоди морському середовищу, незалежно від того, чи впливатимете така заборона на звичайний графік відходу судна з морського порту;
ІКДП	– посадова особа Морської адміністрації, яка має відповідну кваліфікацію та в установленому порядку уповноважена проводити перевірку іноземних суден;
ІДП	– посадова особа Морської адміністрації або Держрибагентства України, яка має відповідну кваліфікацію та в установленому порядку уповноважена проводити перевірки українських суден;
лоцмейстерське гідрографічне судно	– судно, за допомогою якого встановлюють і обслуговують берегові та плавучі засоби навігаційного обладнання;
міжнародний рейс	– рейс, у якому судно заходить до порту (терміналу) за межами держави, під прапором якої плаває це судно;
навалювальне судно	– судно, яке призначено, головним чином, для перевезення сухих вантажів навалом, включаючи такі типи суден, як рудовози і комбіновані судна, призначені для перевезення або нафти наливом, або твердих вантажів навалом;
найближча відповідна та доступна судноремонтна верф	– підприємство, в якому можуть бути проведені необхідні для усунення недоліків роботи, зокрема у порту, в якому відбулося затримання судна, або найближчому до нього, або у порту, до якого судно може перейти з урахуванням вантажу на борту, або найближчому до нього;
пасажирське судно ро-ро	– морське пасажирське судно, здатне перевозити більше 12 пасажирів та обладнане для в'їзду та виїзду автомобільних та (або) залізничних транспортних засобів;
первісна перевірка судна	– відвідання судна державним інспектором для перевірки чинності відповідних свідоцтв та інших документів, а також загального стану судна, його обладнання та екіпажу;
повторна перевірка судна припинення експлуатації судна	– відвідування судна для перевірки усунення недоліків, які виявлені під час більш детальної перевірки судна; – тимчасова заборона продовження експлуатації судна внаслідок виявлення недоліка (недоліків), які окремо або разом роблять продовження такої експлуатації небезпечним;
регулярні перевезення	– означає серію переходів судна, які здійснюються таким чином, щоб забезпечувати сполучення між

одними і тими ж двома або кількома портами, або серію рейсів з або до одних і тих самих портів без проміжних заходжень, або відповідно до опублікованого розкладу руху судна, або з переходами такими регулярними або частими, що вони становлять систематичний цикл руху, який може бути визнаний;

- | | |
|---------------------------------------|--|
| рятувальна
одиниця | – рятувальне морське судно, що укомплектовано навченим персоналом і оснащене обладнанням, придатним для швидкого проведення операцій з пошуку і рятування людей; |
| субстандартне
судно | – судно, стан корпусу, механізмів, обладнання та постачання або експлуатаційної безпеки якого значною мірою не відповідають стандартам, які вимагаються відповідним актом законодавства або міжнародного договору України, або екіпаж якого не відповідає документу про безпечний склад екіпажу; |
| судноплавна
компанія
(компанія) | – означає власника або судновласника судна або будь-яку іншу особу, яка прийняла на себе відповідальність за експлуатацію судна і погодилася прийняти на себе усі обов'язки і відповідальність, що покладаються на неї ISM Code та (або) Кодексом торговельного мореплавства України; |
| чинне свідоцтво | – свідоцтво, яке видане судну в електронному або паперовому вигляді безпосередньо стороною відповідного міжнародного договору або від її імені визнаною організацією та яке містить точні фактичні дати, відповідає положенням відповідного акту законодавства або міжнародного договору України та якому відповідають стан судна, його екіпажу та обладнання; |
| явні підстави | – доказ того, що судно, його обладнання або екіпаж у значній мірі не відповідають вимогам акту законодавства або міжнародного договору України, або, що капітан чи члени екіпажу не показали знання основних судових процедур, які відносяться до безпеки судна чи до запобігання забрудненню з судна. |

Термін «пасажирське судно», «приміщення спеціальної категорії», вживаються в Правилах відповідно до визначень, що наведені у SOLAS 1974.

Терміни «нафта», «нафтовміщуюча суміш», «нафтовий танкер», «танкер-хімовоз», «шкідливі рідкі речовини» вживаються в Правилах відповідно до визначень, що наведені у MARPOL.

5. Судна, що перебувають у морських портах України, підлягають відповідно до цих Правил та міжнародних договорів України таким видам контролю з метою забезпечення безпеки мореплавства:

обов'язковому документальному контролю посадовою особою Служби (всі судна);

предексплуатаційним і періодичним перевіркам ІКДП та ІДП (в залежності від прапора судна – тільки для українських пасажирських суден ро-ро та високошвидкісних суден, що здійснюють регулярні перевезення в міжнародних рейсах, а також пасажирських суден ро-ро та високошвидкісних суден під будь-яким прапором, що здійснюють регулярні перевезення в територіальному морі та внутрішніх морських водах України);

первісним, більш детальним та повторним перевіркам з метою здійснення контролю за суднами з боку держави порту та держави прапора, які здійснюються ІКДП та ІДП у випадках, що передбачені цими Правилами;

спеціальній перевірці українських риболовних суден, яка здійснюється ІДП Держрибагентства у випадках, що передбачені цими Правилами.

6. Перелік міжнародних договорів України та актів законодавства України, якими встановлені вимоги до морських суден, а також інших актів міжнародного та національного законодавства, що пов'язані із здійсненням контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, наведений у Додатку 1. Морська адміністрація та Держрибагентство забезпечують державних інспекторів відповідними виданнями (текстами) або доступом до електронної бази, яка містить тексти зазначених документів англійською та українською мовою (за наявності). Використання державними інспекторами електронних ресурсів Верховної Ради України (<https://zakon.rada.gov.ua/laws>), ІМО (<https://gisis.imo.org>) та Європейського агентства з безпеки мореплавства є належним способом доступу до міжнародних договорів і актів законодавства України, документів ІМО та ЄС. Морська адміністрація оприлюднює цей довідковий перелік на власному офіційному веб-сайті, забезпечує внесення змін, пов'язаних зі зміненням переліку та змісту актів національного та міжнародного законодавства, до зазначених довідкового переліку та електронної бази нормативних документів.

7. Основною метою здійснення контролю суден державою порту є надання допомоги адміністраціям держави прапора у здійсненні нагляду за суднами, що мають право плавання під прапорами цих держав, у віддалених морських портах та терміналах. Процедури контролю суден державою порту, передбачені міжнародними договорами України, застосовуються до українських суден в порядку та випадках, встановлених цими Правилами.

8. Під час здійснення усіх видів контролю суден державні інспектори повинні керуватись цими Правилами, іншими актами законодавства та міжнародними договорами України, перелік яких наведений у Додатку 1.

9. З урахуванням визначення навалювального судна у правилах IX/1.6 і XII/1.1 Додатка до SOLAS 1974 та у Резолюції Комітету з безпеки на морі ІМО

від 28 листопада 2008 року MSC.277(85), для цілей контролю суден державні інспектори повинні керуватися типом судна, що зазначений у судових свідоцтвах з метою визначення того, чи є судно навалювальним судном, і повинні визначати, що судно, у судовому свідоцтві якого в якості типу судна не вказано, що воно є навалювальним судном, може перевозити деякі навалювальні вантажі, як це передбачено у вищезазначених документах.

Під час перевірки на іноземному судні виконання вимог STCW 1978 не допускається перевірка дотримання вимог нормативно-правових актів України, що стосуються підготовки і дипломування українських моряків, за виключенням випадків контролю кваліфікаційних документів та документальних доказів підготовки членів екіпажу цього судна, які видані в Україні.

Судна під прапорами держав, які не є стороною SOLAS 1974, MARPOL, STCW 1978 та AFS 2001, відповідно до Протоколу 1988 року до SOLAS 1974 (пункт 3 статті I), MARPOL (пункт 5 статті X), STCW 1978 та AFS 2001 (пункт 3 статті 3), а також Конвенції про мінімальні норми на торговельних судах № 147 Міжнародної організації праці, підлягають контролю з метою забезпечення рівних умов для цих суден, наскільки це необхідно, щоб таким судам не надавався більш сприятливий режим, а також для того, щоб на цих судах адміністрацією держави прапору проводилися необхідні огляди та перевірки для досягнення достатнього рівня безпеки мореплавства.

На судах, розміри, валова місткість, дедвейт яких є меншим, ніж передбачені відповідним міжнародним договором України, та яким міжнародні свідоцтва не видаються, здійснюється перевірка наявності та чинності судових свідоцтв і документів, виданих адміністрацією держави прапору.

10. Державним інспекторам під час контролю суден слід враховувати, що окремі вимоги до суден і екіпажів, визначені у міжнародних договорах (що стосуються вилучень, еквівалентів, альтернативних конструкцій, заходів і пристроїв), можуть бути змінені за рішенням адміністрації держави прапора для суден, що мають право плавання під цим прапором, зокрема шляхом видачі таким суднам відповідних свідоцтв про вилучення. В таких випадках під час проведення документального контролю або первісної перевірки судна державному інспектору слід лише впевнитися, що документоване рішення адміністрації держави прапора має належне посилення на встановлену процедуру вилучення та відноситься до відповідної вимоги міжнародного договору. Аналіз обґрунтованості прийняття цього рішення адміністрацією держави прапора судна або визнаної організації до компетенції державного інспектора, капітана морського порту та будь-якої посадової особи Морської адміністрації не входять, а судно вважається таким, що відповідає вимогам відповідного міжнародного договору. У разі наявності сумнівів відносно наданого судну документованого рішення про вилучення, Морська адміністрація має запросити відповідні роз'яснення у адміністрації держави прапору.

11. Морська адміністрація, капітани морських портів, Держрибагентство, державні інспектори повинні забезпечувати однакові умови контролю для усіх суден незалежно від їх прапору, форми власності, громадянства капітана та членів екіпажу. Під час здійснення контролю держави порту не допускається застосування до іноземних суден більш жорстких процедур контролю, ніж до українських суден, та таких вимог, які не застосовуються до українських суден під час контролю держави прапору.

12. Державні інспектори, які здійснюють перевірки як іноземних, так і українських суден, під час таких перевірок повинні дотримуватися Кодексу з належної практики для інспекторів контролю суден державою порту ІМО (додаток 2), використовувати власні професійні знання під час виконання своїх обов'язків і консультуватися з іншими особами, якщо це необхідно.

У разі необхідності, державний інспектор має право отримати експертну допомогу будь-якої особи, яка має підтверджені документально компетентності, що необхідні для професійної оцінки. Особи, які надають державному інспектору експертну допомогу, повинні бути вільними від будь-якого комерційного, фінансового або будь-якого іншого впливу та не повинні мати комерційного інтересу ані відносно морського порту, у якому здійснюється перевірка судна, ані відносно судна, що перевіряється, ані відносно судноремонтних, портових чи будь-яких інших послуг, що надаються судну у морському порту або в іншому місті.

Державний інспектор не може бути нанятим визнаною організацією чи класифікаційним товариством або виконувати роботу від їх імені.

Якщо під час здійснення контролю судна капітан судна, будь-яка інша особа судового екіпажу, морський агент чи судовласник отримують пропозиції або інформацію, пов'язану з неправомірною вигодою, потенційним конфліктом інтересів або іншими корупційними діями державного інспектора, вони зобов'язані повідомити про це правоохоронним органам, капітану морського порту, а також:

1) на гарячу лінію з питань запобігання корупції Мінінфраструктури, тел. (044) 351-48-00, факс (044) 351-40-57 (або інші актуальні номери телефонів), та

2) на гарячу лінію Морської адміністрації, тел. (044) 294-60-00 (або інший актуальні номери телефонів), або

3) на гарячу лінію Держрибагентства, тел. 0 (800) 50-52-50 (або інші актуальні номери телефонів).

Обов'язок довести до капітана судна інформацію про контактні дані державних органів, зазначені у цьому пункті Правил, покладається на морського агента.

13. Повноваження на виконання функцій з документального контролю або перевірки суден надаються державним інспекторам Морською адміністрацією або Держрибагентством (відносно перевірки українських риболовних суден). Під час здійснення документального контролю або перевірки суден державний інспектор повинен мати при собі посвідчення особи з визначенням

повноважень, видане Морською адміністрацією (Держрибагентством – для перевірки українських риболовних суден), зразок та опис якого наведено в Додатку 3. Посвідчення видається державному інспектору на строк 1 рік і підлягає поверненню органу, який його видав, у разі звільнення державного інспектора, переведення його на іншу посаду або його невідповідності вимогам, що встановлені розділом II цих Правил. Обов'язок вилучення цих посвідчень покладається відповідно на Морську адміністрацію та Держрибагентство.

Під час здійснення документального контролю та перевірок суден державний інспектор повинен бути одягнутими у формений одяг встановленого зразку. Під час проведення більш детальної перевірки державний інспектор може бути одягнутим у робочий одяг.

14. Дії державного інспектора не повинні заважати нормальній роботі судна, що перевіряється, та суднам, що перебувають поряд, та не наражати їх на небезпеку. Зокрема забороняється вимагати від суднового екіпажу проведення будь-яких заходів, що можуть призвести до тимчасового відключення або порушення функціональності суднових осушувальної, протипожежної, інших аварійних систем (постановка заглушок на відливні патрубки, пломбування арматури, яке заважає її швидкому відкриванню (закриванню), інші подібні заходи).

Державний інспектор повинен вживати усіх можливих заходів для запобігання необґрунтованого затримання або відстрочки відходу судна. З цією метою, у випадках, передбачених цими Правилами, капітани морських портів, Морська адміністрація та Держрибагентство забезпечують цілодобове здійснення державними інспекторами документальних та повторних перевірок суден.

15. Державний інспектор під час здійснення перевірки судна повинен враховувати, що головною метою його дій є недопущення виходу судна в море, якщо воно є небезпечним або наражає на необґрунтовану небезпеку навколишнє природне середовище. Державний інспектор має використовувати професійні знання та досвід з метою визначення доцільності затримання судна або надання судну дозволу на вихід в море при наявності визначених недоліків з урахуванням конкретних умов рейсу, що передбачається.

Капітанам морських портів, державним інспекторам і посадовим особам Морської адміністрації та Держрибагентства слід враховувати, що згідно з Процедурами контролю суден державою порту, прийнятими Резолюцією ІМО А.1138(31), судно визнається субстандартним лише у тому випадку, якщо його корпус, механізми, обладнання, постачання або рівень безпеки його експлуатації, або рівень захисту навколишнього природного середовища є значно нижчими, ніж стандарти, встановлені відповідними міжнародними договорами, або якщо екіпаж судна не відповідає Документу про мінімальний безпечний склад екіпажу судна (на українських суднах – Свідоцтву про мінімальний склад екіпажу; пункт 9 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил) внаслідок:

1) відсутності основного обладнання, постачання або пристроїв, які вимагаються міжнародними договорами (з урахуванням пункту 10 цього розділу Правил);

2) невідповідності обладнання, постачання або пристроїв відповідним специфікаціям, що наведені у міжнародних договорах (з урахуванням пункту 10 цього розділу Правил);

3) значного зносу судна або його обладнання;

4) недостатності навичок екіпажу в експлуатації судна або незнання ним основних експлуатаційних процедур;

5) недостатньої укомплектованості або дипломування екіпажу.

Капітан морського порту, державний інспектор повинні враховувати, що судно може бути визнане ним субстандартним тільки у випадку, якщо очевидні ознаки субстандартного судна разом або окремо створюють небезпеку для судна, людей на борту або навколишнього природного середовища при отриманні судном дозволу на вихід в море. Вони також повинні враховувати, що будь-яке суднове обладнання може вийти з ладу, а отримання запасних частин або змінних деталей може бути ускладнене. В таких випадках відхід судна не може бути необґрунтовано відстрочений капітаном морського порту, якщо державний інспектор вважає, що на судні прийняті альтернативні безпечні заходи.

Судно, яке необґрунтовано затримано або відхід якого необґрунтовано відстрочений, має право на відшкодування будь-яких збитків, що понесені у зв'язку з цими діями капітана морського порту або державного інспектора.

16. Для виконання капітанами морських портів, державними інспекторами Морської адміністрації функцій з контролю суден, адміністрації морських портів забезпечують їх приміщеннями на території морського порту або у адміністративних будівлях адміністрації морського порту, а також безперешкодним безоплатним цілодобовим доступом на територію морського порту, до суден, що знаходяться в акваторії морського порту, в морських терміналах, відокремлених від основної території та акваторії морського порту.

17. У разі функціонування в морському порту інформаційної системи портового співтовариства відповідно до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, обмін інформацією та документами (у тому числі електронними копіями документів, які оформлені у паперовому вигляді) здійснюються зі використанням такої системи.

18. Отримання капітаном морського порту, Морською адміністрацією або Держрибагентством (відносно українських риболовних суден) повідомлення про можливу причетність судна до забруднення морського природного середовища в територіальному морі, внутрішніх морських водах України, а також в акваторіях морських портів, відповідно до цих Правил є підставою для здійснення більш детальної перевірки судна.

18.1. Порядок передачі повідомлень про можливу причетність суден до забруднення акваторії морського порту:

капітани суден, які знаходяться в акваторії морського порту, морські термінали, портові оператори, інші суб'єкти господарювання, що проводять свою діяльність у морському порту, фізичні особи, які стали свідками протизаконного скидання, надають повідомлення про виявлені ними факти забруднення акваторії морського порту капітану морського порту (Службі) та адміністрації морського порту;

Служба невідкладно перевіряє отримане повідомлення та, у випадку наявності підстав вважати судно, що знаходиться в акваторії морського порту, причетним до протизаконного скидання, яке призвело до забруднення морського природного середовища, сповіщає про це Морську адміністрацію, а також Держрибагентство (якщо повідомлення стосується українського риболовного судна);

Морська адміністрація або Держрибагентство (якщо повідомлення стосується українського риболовного судна) здійснюють у порядку, встановленому цими Правилами, більш детальну перевірку судна із залученням Держекоінспекції, яка під час такої перевірки здійснює в установленому законодавством порядку відбір проб забруднюючих речовин на борту судна. Державний інспектор, який здійснює більш детальну перевірку судна, повинен бути присутнім під час відбору проб забруднюючих речовин на борту судна та надавати посадовій особі Держекоінспекції та екіпажу судна відповідну методичну допомогу.

18.2. Порядок передачі повідомлень про можливу причетність суден до забруднення територіального моря та внутрішніх морських вод України:

капітани суден, які перебувають в територіальному морі та внутрішніх морських водах України, морські лоцмани, лоцмани-оператори служб регулювання руху суден, інші суб'єкти господарювання, що проводять свою діяльність в територіальному морі та внутрішніх морських водах України, надають повідомлення про виявлені ними факти забруднення морського природного середовища капітану морського порту (Службі), в зоні нагляду якого виявлено забруднення;

Служба перевіряє отримане повідомлення та, у випадку наявності підстав вважати судно або судна, що знаходяться у відповідному районі моря, причетними до забруднення морського природного середовища, сповіщає про це Морську адміністрацію, а також Держрибагентство (якщо повідомлення стосується українського риболовного судна);

якщо зазначене судно або судна заходять у морський порт України (у тому числі, на рейдові стоянки), Морська адміністрація або Держрибагентство здійснюють у порядку, встановленому цими Правилами, більш детальну перевірку судна із залученням Держекоінспекції, яка під час такої перевірки здійснює відбір проб забруднюючих речовин на борту судна. Державний інспектор, який здійснює більш детальну перевірку судна, повинен бути присутнім під час відбору проб забруднюючих речовин на борту судна та надавати екіпажу судна і посадовій особі Держекоінспекції відповідну методичну допомогу;

якщо зазначене судно або судна не заходять у морський порт України, Морська адміністрація або Держрибагентство через Морську адміністрацію здійснюють відповідні повідомлення владі держави наступного порту заходу та адміністрації держави прапору цього судна (суден) в порядку, установленому MARPOL (пункт 5.5 розділу III цих Правил).

II. Вимоги до державних інспекторів та їх кваліфікації

1. ІКДП повинен бути досвідченою посадовою особою Морської адміністрації (Служби), яка відповідає таким кваліфікаційним вимогам:

1) має кваліфікацію ІДП і стаж роботи в якості ІДП не менше ніж один рік;
2) має професійний диплом капітана чи старшого помічника капітана суден валовою місткістю 3000 одиниць або більше та загальний стаж роботи на морських суднах на рівні управління не менше п'яти років, або

має професійний диплом старшого чи другого механіка суден з головною енергетичною установкою потужністю 3000 кіловат або більше та загальний стаж роботи на морських суднах на рівні управління не менше п'яти років, або

має повну вищу освіту та кваліфікацію інженера-суднобудівника або інженера-механіка чи інженера, спеціальність якого пов'язана з експлуатацією або технічною експлуатацією морських суден, і стаж роботи за цією професією не менше п'яти років;

3) володіє англійською мовою в межах, достатніх для спілкування з членами екіпажів суден, що перевіряються, для складання актів перевірки та інших документів, пов'язаних з контролем суден, для розуміння змісту судових та нормативних документів, що викладені англійською мовою, а також для ведення листування;

4) знає вимоги законодавчих актів та міжнародних договорів України, виконання яких перевіряється під час контролю суден, вимоги цього Положення, інших законодавчих актів України та ЄС і документів ІМО, що стосуються контролю суден, а також Чорноморського меморандуму;

5) в порядку, установленому Положенням про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03 грудня 2004 року № 1062, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 20 грудня 2004 року за № 1608/10207, пройшла навчання, яке включає знання принципів, процедур і методів перевірки морських суден відповідно до цих Правил, та пройшла відповідну перевірку знань. Програма проведення такого навчання складається з урахуванням чинної редакції типових курсів ІМО з питань контролю суден державою порту та відповідних вимог із забезпечення безпеки мореплавства, встановлених міжнародними договорами і законодавством України та ЄС.

2. ІДП повинен бути досвідченою посадовою особою Морської адміністрації, Служби або Держрибагентства, яка відповідає таким кваліфікаційним вимогам:

1) має професійний диплом капітана чи старшого помічника капітана суден валовою місткістю 500 одиниць і більше та загальний стаж роботи на морських суднах на рівні управління не менше п'яти років, або

має професійний диплом старшого чи другого механіка суден з головною енергетичною установкою потужністю 750 кіловат і більше та загальний стаж роботи на морських суднах на рівні управління не менше п'яти років, або

має повну вищу освіту та кваліфікацію інженера-суднобудівника, або інженера-механіка чи інженера, спеціальність якого пов'язана з експлуатацією або технічною експлуатацією морських суден, і стаж роботи за цією професією не менше п'яти років;

2) володіє англійською мовою в межах, достатніх для здійснення контролю українських суден державою прапора;

3) знає вимоги законодавчих актів та міжнародних договорів України, виконання яких перевіряється під час контролю українських суден, вимоги цього Положення, інших законодавчих актів України та ЄС і документів ІМО, що стосуються контролю суден, а також Чорноморського меморандуму;

4) в порядку, установленому Положенням про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03 грудня 2004 року № 1062, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 20 грудня 2004 року за № 1608/10207, пройшла навчання, яке включає знання принципів, процедур і методів перевірки морських суден відповідно до цих Правил, та пройшла відповідну перевірку знань. Програма проведення такого навчання складається з урахуванням чинної редакції типових курсів ІМО з питань контролю суден державою порту та з урахуванням відповідних вимог із забезпечення безпеки мореплавства, встановлених законодавством України та ЄС.

3. Посадова особа Служби, яка здійснює документальний контроль суден, повинна бути досвідченою посадовою особою, яка відповідає таким кваліфікаційним вимогам:

1) має кваліфікацію судноводія, механіка, електромеханіка, інженера-суднобудівника або інженера, спеціальність якого пов'язана з експлуатацією або технічною експлуатацією морських суден, і стаж роботи за цією професією не менше трьох років;

2) володіє англійською мовою в межах, достатніх для здійснення документального контролю суден, та

3) знає вимоги законодавчих актів та міжнародних договорів України, законодавства ЄС, виконання яких перевіряється під час контролю суден, вимоги цього Положення, інших законодавчих актів України та ЄС і документів ІМО, що стосуються контролю суден, а також Чорноморського меморандуму;

4) в порядку, установленому Положенням про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03 грудня 2004 року № 1062,

zareestrovanim u Ministerstvi yustitsii Ukrainy 20 grudnya 2004 roku za № 1608/10207, proyshla navchannya, yake vkladhae znannya principiv, procedur i metodiv dokumental'nogo kontrolyu morskikh suden vidpovidno do цих Pravil, ta proyshla vidpovidnu perevirku znany. Prohrama provedennya takogo navchannya skladhaetsya z urahuvannya chynnoi redaktsii tipovykh kursiv IMO z pytany kontrolyu suden derzhavoyu portu, vidpovidnykh vymog iz zabezpechennya bezpeki moreplavstva, vstanovlenykh zakonodavstvom Ukrainy ta ES.

4. Perevirka vykonannya na sudni vidpovidnykh eksplyuatsiynnykh vymog (pункт 4.7 rozdil'u III цих Pravil), yaka mozhe zdysnyuvasya pid chas provedennya bilysh detal'noi abo povtornoi perevirky suden, a takozh spetsial'nogo zakhodu z kontrolyu pasazhir'skikh suden ro-ro ta vysokoшvidkisnykh suden, sho zdysnyuoyut' rehulyarni perevezennya (pid chas provedennyaperedeksplyuatsiynnoi perevirky ta periodychnoi perevirky, пункт 6 rozdil'u III цих Pravil), mozhe zdysnyuvasya lyshche IKDP abo IDP, yakyi maе profesiynnyy diplom kapitana suden valovoyu mistkist'yu 3000 odynits' i bilyshе abo starshogo mekhanika suden z holovnoyu enerhetychnoyu ustanovkoyu potuzhnist'yu 3000 kilovat i bilyshе ta zahal'nyy stazh roboty na morskikh sudnakh na rivni upravlinnya ne menshe p'yati rokiv.

5. IKDP ta IDP, yakyi zdysnyoe bilysh detal'nu perevirku sudna, pidstavoyu dlya yakoї є, zokrema, nedoliki y sferi oхorony sudna (nevikonannya vymog ISPS Code i Glavy XI-2 Dodatka do SOLAS 1974), povynen maty naleznu kvalifikatsiyu, yaka vkladhae dostatnyy rivень teoretichnogo ta praktichnogo dosvidu shodo oхorony na mori, zokrema:

достатнє розуміння охорони на морі та того, як вона застосовується до суднових операцій, що перевіряються;

достатнє практичне знання технологій та методів охорони на морі;

знання принципів, процедур та методів перевірки вимог з охорони на морі;

практичне знання операцій з охорони на морі, які перевіряються;

proyti v porядku, ustanovlenomu Polozhenniam pro navchannya ta perevirku znany posadovykh osib, yaki zdysnyuoyut' derzhavnyy naghlyad za zabezpechenniam bezpeky sudnoplavstva na morskomy i richkovomy transporti, zatverdzhenomu nakazom Ministerstva transportu ta зв'язку Ukrainy vid 03 grudnya 2004 roku za № 1062, zareestrovanim u Ministerstvi yustitsii Ukrainy 20 grudnya 2004 roku za № 1608/10207, navchannya, yake vkladhae znannya principiv, procedur i metodiv perevirky morskikh suden z pytany oхorony na mori vidpovidno do цих Pravil, a takozh proyti vidpovidnu perevirku znany. Prohrama provedennya takogo navchannya skladhaetsya z urahuvannya vymog z pytany oхorony na mori, vstanovlenykh zakonodavstvom i mizhnarodnyimi dogovorami Ukrainy ta zakonodavstvom ES.

6. Morskaya administratsiya ta Derzhrybagentsstvo zabezpechuyut' v ustanovlenomu zakonodavstvom porядku navchannya kapitaniv morskikh portiv ta derzhavnykh inspektoriv odin raz na tri roky, a takozh organizuyut' dlya nykh seminar'ski zanyattia y razі:

прийняття ІМО нової редакції типових курсів ІМО з питань контролю суден державою порту;

внесення значних змін до законодавчих актів та міжнародних договорів України, виконання яких перевіряється під час контролю суден, до інших законодавчих актів і документів ІМО, що стосуються контролю суден, до Чорноморського меморандуму, а також до цього Положення.

7. Державний інспектор не може мати комерційного, фінансового або будь-якого іншого інтересу ані відносно морського порту, у якому здійснюється перевірка судна, ані відносно судна, що перевіряється, ані відносно судноремонтних, портових, агентських, експедиторських чи будь-яких інших послуг, що надаються судну у морському порту або в іншому місті, ані відносно визнаної організації чи класифікаційного товариства. Перевірка відсутності такого інтересу державного інспектора покладається на Морську адміністрацію і Держрибагентство відповідно.

ІІІ. Процедури контролю суден

1. Державному інспектору під час здійснення процедур контролю суден слід враховувати, що на борту судна повинні бути в оригіналі або в електронному вигляді (якщо це відповідає вимогам адміністрації держави прапора судна):

Судновий журнал, Журнал нафтових операцій, Журнал операцій зі сміттям та Журнал вантажних операцій (за необхідністю), кваліфікаційні документи та посвідчення особи моряків;

інші свідоцтва та документи, перелік яких наведений у Додатку 4.

Суднові свідоцтва можуть бути на борту судна у паперовому або в електронному вигляді. Якщо суднові свідоцтва зберігаються в електронному вигляді:

ці свідоцтва і веб-сайт, що використовується для доступу до них, повинні відповідати вимогам Керівництва з використання електронних свідоцтв ІМО, що схвалене Комітетом зі спрощення формальностей ІМО 20 квітня 2016 року (FAL.5/Circ.39/Rev.2 і FAL.5/Circ.39/Rev.2/Corr.1);

на судні повинна бути спеціальна інструкція з перевірки електронних свідоцтв;

ознайомлення з такими свідоцтвами на судновому комп'ютері відповідає вимогам знаходження свідоцтв «на борту судна».

Державним інспекторам слід враховувати, що суднові свідоцтва, інша документація, перелік якої наведено у Додатку 4, не є обов'язковою для кожного судна. Обов'язковість наявності на судні будь-якого свідоцтва або документа є вимогою відповідного міжнародного договору або акта законодавства України та залежить від типу, року побудови або переобладнання, розмірів, дедвейту, конструктивних особливостей, району плавання судна, вимог адміністрації держави прапора судна, інших умов. Державний інспектор має право перевіряти наявність на судні лише тих

свідоцтв і документів, які відповідно до міжнародних договорів та актів законодавства України є обов'язковими для знаходження на борту конкретного судна.

На суднах, розміри, валова місткість або дедвейт яких є меншим, ніж передбачені відповідним міжнародним договором України, і яким в зв'язку з цим міжнародні свідоцтва не видаються, під час документального контролю слід перевірити судові свідоцтва і документи, видані адміністрацією держави прапору.

2. Документальний контроль судна

2.1. Під час стоянки судна в морському порту для отримання дозволу капітана морського порту на вихід судна з морського порту, усі судна підлягають документальному контролю Службою.

2.2. Пошуково-рятувальні одиниці, лоцмейстерські гідрографічні судна, що встановлюють і обслуговують засоби навігаційного обладнання у межах акваторії та на підхідних каналах морського порту, судна портового флоту, що надають послуги в акваторії морського порту та на підходах до нього, судна, які здійснюють регулярні каботажні перевезення акваторіями Миколаївського та Херсонського морських портів, Бузько-Дніпровсько-Лиманського та прилеглого до нього першого і другого колін каналу акваторії порту Миколаїв, Спаського каналу підлягають документальному контролю Службою в морському порту один раз на календарний рік під час першого заходу таких суден в акваторію морського порту.

2.3. Документальний контроль здійснюється Службою шляхом перевірки інформації та документів або їх електронних копій, наданих Службі капітаном (морським агентом) судна для оформлення приходу та виходу судна з порту відповідно до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту.

2.4. Під час здійснення документального контролю судна перевіряються:

чинність судових документів (строк дії, назва і наявність повноважень органу, що видав документ, інша інформація, яка міститься у цих документах);

відповідність укомплектування судна свідоцтву про мінімальний безпечний склад екіпажу;

чинність кваліфікаційних документів екіпажу та їх відповідність судовій ролі, свідоцтву про мінімальний безпечний склад екіпажу та іншим судовим документам;

наявність та чинність договору обов'язкового страхування відповідальності суб'єкта морського перевезення небезпечних вантажів у територіальному морі та внутрішніх водах України на випадок настання негативних наслідків (для судна, яке перевозить небезпечний вантаж);

наявність плану навантаження (розвантаження) навалювального судна, складеного та погодженого капітаном судна і морським портом (терміналом), відповідно до правила VI/7.3 Додатка до SOLAS 1974, а також письмового підтвердження, складеного капітаном судна і морським портом (терміналом), про відповідність проведеного у морському порту навантаження або

розвантаження навалювального судна вимогам цього плану (для морських навалювальних суден, що навантажені або розвантажені в морському порту).

2.5. У разі відсутності зауважень по результатах документального контролю, Служба в установленому порядку оформлює вихід судна з порту. Для суден, визначених у підпункті 2.2 цього розділу Правил, оформлений вихід з порту є чинним протягом усього календарного року.

2.6. У випадку виявлення Службою під час документального контролю недоліків, державним інспектором в порядку, установленому цими Правилами, здійснюється первісна перевірка судна. У разі функціонування в морському порту інформаційної системи портового співтовариства, підстави для первісної перевірки судна зазначаються у цій системі.

3. Первісна перевірка судна

3.1. Первісна перевірка суден здійснюється ІКДП (іноземні судна) або ІДП (українські судна).

3.2. Первісна перевірка українського або іноземного судна здійснюється у випадках:

наявності інформації, наданою Службою про виявлення нею під час документального контролю судна недоліків, які є підставою для здійснення первісної перевірки судна;

наявності інформації, що надана Морській адміністрації у письмовому вигляді іншою владою держави порту, членом екіпажу судна, професійним органом чи спілкою, або будь-якою особою, яка є заінтересованою у безпеці судна, його екіпажу та пасажирів або захисту морського природного середовища, про те, що судно є субстандартним або має недоліки, що не були усунені до виходу судна з попереднього порту заходу;

наявності інформації, що надана Морській адміністрації у письмовому вигляді про недотримання морським портом (терміналом) умов плану навантаження (розвантаження) морського навалювального судна, складеного та погодженого капітаном судна і морським портом (терміналом), відповідно до правила VI/7.3 Додатка до SOLAS 1974, або інформації капітана (суднового агента) такого судна про пошкодження судна (суднового обладнання) під час навантаження (розвантаження).

Первісна перевірка іноземних суден здійснюється також у випадках:

що передбачені Чорноморським меморандумом, на підставі системи відбору суден, що враховує профілі ризику, пріоритетність перевірки в залежності від прапору, попередніх затримань та інших параметрів відбору;

звернення адміністрації держави прапору цього судна.

Первісна перевірка українських суден здійснюється також у випадку:

звернення судновласника у письмовому вигляді;

отриманні інформації про затримання судна властями держави іноземного порту у попередньому рейсі;

якщо під час здійснення комплексної перевірки судноплавної компанії в порядку, встановленому Інструкцією про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затверджена наказом Міністерства транспорту та

зв'язку України від 26 листопада 2004 року № 1048, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 14 грудня 2004 року за № 1584/10183, комісією Морської адміністрації виявлені порушення вимог з безпеки мореплавства, що несуть загрозу життю та здоров'ю людей, загрозу аварійного забруднення навколишнього природного середовища або створюють умови для виникнення такої загрози.

3.3. Первісна перевірка суден за наявності інформації, наданою Службою про виявлення нею під час документального контролю іноземного або українського судна недоліків, які є підставою для здійснення первісної перевірки судна, здійснюється не пізніше 12 годин з часу виявлення Службою цих недоліків. В усіх інших випадках первісна перевірка судна здійснюється виключно в робочий час. Тривалість первісної перевірки, включаючи складення та надання капітану судна акту перевірки, не може перевищувати 8 робочих годин.

Якщо судно підлягає перевірці відповідно до Чорноморського меморандуму, Морська адміністрація повинна попередити капітана такого судна про перевірку, що планується, безпосередньо або через капітана морського порту якомога скоріше, але не пізніше ніж за 24 години до проведення такої перевірки.

3.4. З метою своєчасного визначення іноземних суден, які підлягають первісній перевірці відповідно до Чорноморського меморандуму та українських суден, які підлягають більш детальній перевірці за графіками планових перевірок українських суден, капітан морського порту щоденно до 10-00 повідомляє Морську адміністрацію шляхом надсилання електронних повідомлень про отриману за добу інформацію про підхід суден. Повідомлення надсилаються також Держрибагентству у випадках підходу українських риболовних суден.

Морська адміністрація під час вибору іноземних суден для проведення їх первісної перевірки повинна використовувати Чорноморську інформаційну систему, засновану відповідно до Чорноморського меморандуму.

Повідомлення про перелік пошуково-рятувальних одиниць, які базуються в акваторії морського порту або у зоні нагляду капітана морського порту, лоцмейстерських гідрографічних суден, що встановлюють та обслуговують засоби навігаційного обладнання у межах акваторії та на підхідних каналах морського порту, суден портового флоту, що надають послуги в акваторії морського порту та на підходах до нього, надаються Морській адміністрації капітаном морського порту щорічно до 15 січня, а також у випадку змін у цьому переліку – протягом одного робочого дня з моменту отримання капітаном морського порту відповідної інформації.

3.5. Під час первісної перевірки державним інспектором:

здійснюється зовнішній огляд корпусу судна з метою попередньої оцінки рівня технічного обслуговування судна, зокрема стан фарбування корпусу, наявність точкової або суцільної корозії, невідправлених пошкоджень корпусу;

встановлюється тип судна, рік його побудови та розміри з метою визначення переліку вимог, що застосовуються для цього судна;

здійснюється перевірка судових свідоцтв і документів;

здійснюється візуальний огляд судна з метою оцінки його загального стану, зокрема обладнання судна, ходового містка, палуб, включаючи полубак, вантажних трюмів (вантажних зон), машинних відділень та пристрою для посадки-висадки лоцмана;

здійснюється перевірка того, що усунені ті недоліки, які підлягали усуненню відповідно до висновків попередніх заходів в рамках контролю державою порту.

3.6. Первісна перевірка судна проводиться у присутності капітана та старшого механіка або осіб, що їх заміщують, чи осіб, визначених капітаном або старшим механіком, таким чином, щоб не заважати нормальній роботі судна й екіпажу.

Державний інспектор до початку первісної перевірки зобов'язаний поінформувати капітана судна про право капітана (морського агента), судновласника або власника судна на оскарження результатів перевірок та порядок такого оскарження, встановлений цими Правилами.

3.7. Первісна перевірка здійснюється державним інспектором відповідно до пункту 1 розділу III цих Правил, а також додатків 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 22, які застосовуються державним інспектором лише у частині наведених у цих додатках процедур проведення первісних перевірок судна або виявлення явних підстав для більш детальної перевірки.

3.8. На суднах, розміри, валова місткість або дедвейт яких є меншим, ніж передбачені відповідним міжнародним договором України, і яким в зв'язку з цим міжнародні свідоцтва не видаються, первісна перевірка здійснюється з урахуванням даних, що містяться у судових свідоцтвах і документах, виданих адміністрацією держави прапора.

3.9. Якщо усі судові свідоцтва та документи, що вимагаються законодавством та міжнародними договорами України є в наявності та чинними, загальне враження ІКДП або ІДП (в залежності від прапора судна) за візуальним оглядом судна підтверджує достатній рівень технічного обслуговування судна, немає явних підстав вважати стан судна або його обладнання такими, що значно не відповідають даним судових свідоцтв та документів, недоліки, виявлені на судні під час попередніх заходів в рамках контролю державою порту, усунені, на цьому первісна перевірка цього судна завершується з визначенням недоліків, які виявлені державним інспектором. Більш детальна перевірка судна при цьому не проводиться.

3.10. Результати первісної перевірки судна оформлюються в акті за формою А (додаток 15) та, за наявності недоліків, також за формою В (Додаток 16), що оформлюється відповідно до пунктів 4.9-4.11 розділу III цих Правил українською (для українських суден) або англійською (для іноземних суден) мовою.

3.11. Державний інспектор, який здійснює первісну перевірку судна, повинен невідкладно проінформувати капітана судна про виявлення явних підстав для здійснення більш детальної перевірки, а також про те, що капітан може запросити представників адміністрації держави прапора або визнаної організації, а також судновласника на борт судна, якщо він вважає за необхідне їх присутність під час більш детальної перевірки судна.

4. Більш детальна та повторна перевірка судна

4.1. Більш детальна перевірка судна здійснюється ІКДП (іноземні судна) або ІДП (українські судна) відповідно до процедур, що встановлені у додатках 5-13 та 22 виключно за наявності явних підстав для його проведення.

4.2. Явні підстави для проведення більш детальної перевірки судна:

відсутність на судні основного обладнання або пристроїв, які вимагаються законодавством або міжнародними договорами України (з урахуванням пункту 10 розділу I цих Правил);

під час перевірки суднових свідоцтв і документів, які вимагаються законодавством або міжнародними договорами України (Додаток 4), виявлено, що документи відсутні, або некомплектні, або не оформлені, або оформлені неправильно;

під час перевірки суднових свідоцтв (Додаток 4) виявлено, що суднове свідоцтво або свідоцтва не є чинними;

наявність доказу, отриманого на підставі загального враження і спостереження державного інспектора, того, що має місце значний знос або значні недоліки корпусу судна чи його конструкції, які загрожують в морі конструктивній цілісності судна, його водонепроникності або герметичності;

наявність доказу, отриманого на підставі загального враження і спостереження державного інспектора, того, що обладнання з безпеки, запобігання забрудненню або навігаційне обладнання має серйозні недоліки;

наявність інформації про те або доказу того, що капітан або члени екіпажу не знають основних суднових операцій, які відносяться до безпеки судна чи запобігання забрудненню або що такі операції на судні не виконуються;

ознаки того, що основні члени екіпажу не в змозі спілкуватися один з одним або з іншими особами на судні;

подача судном помилкових сповіщень про лихо на морі, після яких не виконуються відповідні процедури для відміни цих сповіщень;

отримання повідомлення або скарги про те, що судно є субстандартним, зокрема від влади держави попереднього порту заходу судна відповідно до пункту 3.7.3 Процедур контролю суден державою порту, затверджених Резолюцією ІМО А.1138(31);

отримання повідомлення про те, що судно, можливо, причетне до забруднення морського природного середовища в територіальному морі, внутрішніх морських водах, в акваторіях інших морських портів;

повідомлення про те, що судно, можливо, причетне до забруднення морського природного середовища в акваторії морського порту, в якому знаходиться, що отримане відповідно до Порядку взаємодії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 липня 2019 року № 670;

вибірково за графіками планових перевірок Морською адміністрацією українських суден (Держрибагентством – українських риболовних суден).

Графіки планових перевірок українських суден розробляються Морською адміністрацією (Держрибагентством – для українських риболовних суден) за участю судноплавних компаній-судновласників цих суден і визнаних організацій, якими цим суднам видані судові документи, та затверджуються головою Морської адміністрації (головою Держрибагентства – для риболовних суден) з урахуванням необхідності щорічного охоплення перевірками не менш як 20 відсотків від загальної кількості українських суден, що експлуатуються.

У разі функціонування в морському порту інформаційної системи портового співтовариства, підстави для більш детальної перевірки судна зазначаються у цій системі.

4.3. Більш детальна перевірка судна за отриманням повідомлення або скарги про те, що судно є субстандартним, здійснюється не пізніше 12 годин з часу отримання такого повідомлення чи скарги або якомога скоріше після прибуття такого судна в морський порт. При отриманні повідомлення про те, що судно, можливо, причетне до забруднення морського природного середовища в територіальному морі, внутрішніх морських водах, або в акваторії морського порту, більш детальна перевірка здійснюється невідкладно після отримання такого повідомлення або якомога скоріше після прибуття такого судна в морський порт. Процедури перевірки судна для таких випадків встановлені у додатках 10-12.

Якщо проведення більш детальної перевірки на підставі отримання повідомлення або скарги про те, що судно є субстандартним або причетне до забруднення морського природного середовища за межами територіального моря та внутрішніх вод України, є неможливим до відходу судна, більш детальна перевірка судна в морському порту не здійснюється. Для проведення цієї перевірки у наступному порту заходу судна, повідомлення про такі підстави Морська адміністрація повинна якомога швидше направити до влади держави наступного порту заходу судна, адміністрації держави прапора судна, а також, за наявності, представнику визнаної організації у наступному порту заходу судна за формою, наведеною у Додатку 17.

Якщо явні підстави для проведення більш детальної перевірки судна пов'язані з його охороною або відсутністю на судні Міжнародного свідоцтва про охорону судна чи Тимчасового міжнародного свідоцтва про охорону судна, державний інспектор на підставі правила XI-1/9 Додатка до SOLAS 1974 має вжити один з наступних заходів:

- здійснити більш детальну перевірку судна з питань охорони, або
- відтермінувати відхід судна, або
- прийняти рішення про затримання судна, або
- повідомити капітану морського порту про необхідність обмеження експлуатації судна в порту, зокрема:
 - обмеження переміщення судна в межах акваторії морського порту, або
 - заборони переміщення судна в межах акваторії морського порту, або
 - надання припису судну вийти з порту.

Зазначені заходи можуть бути пов'язані із ситуацією, коли судно є загрозою морському порту, зокрема тому, що може бути використане, як база для нападу, і вживаються державним інспектором і капітаном морського порту відповідно до цих Правил та з урахуванням рекомендацій частини B ISPS Code.

4.4. Більш детальна перевірка судна проводиться у присутності капітана та старшого механіка або осіб, що їх заміщують, чи осіб, визначених капітаном або старшим механіком, таким чином, щоб не заважати нормальній роботі судна й екіпажу.

Більш детальна перевірка судна за бажанням капітана може здійснюватися у присутності представників адміністрації держави прапору цього судна та (або) визнаної нею організації, а також судновласника.

Якщо більш детальна перевірка судна, яке, можливо, причетне до забруднення морського природного середовища (додатки 10-12), здійснюється із залученням державних інспекторів територіальних органів Держекоінспекції, а капітан судна наполягає на необхідності присутності представників адміністрації держави прапору або визнаної організації під час відбору проб на судні, забороняється проводити цей відбір проб у відсутності зазначених представників.

У випадку, якщо перевірка судна здійснюється на підставі інформації або скарги, що надійшла від фізичної особи, зокрема від члена екіпажу судна, державному інспектору забороняється розголошувати джерело інформації або скарги.

Державний інспектор зобов'язаний проінформувати капітана судна про право капітана (морського агента), судновласника або власника судна на оскарження результатів перевірки та порядок такого оскарження відповідно до цих Правил.

4.5. Під час більш детальної перевірки перевіряються лише те обладнання або процедури, відносно яких є явні підстави для здійснення такої перевірки. Виявлені під час цієї перевірки недостатній рівень знання капітаном та основними членами екіпажу основних суднових операцій, а також серйозні недоліки технічного стану судна є підставою для перевірки іншого обладнання та процедур.

4.6. На суднах, розміри, валова місткість або дедвейт яких є меншим, ніж передбачені відповідним міжнародним договором України, і яким в зв'язку з цим міжнародні свідоцтва не видаються, більш детальна перевірка здійснюється з урахуванням даних, що містяться у суднових свідоцтвах і документах, виданих адміністрацією держави прапору.

4.7. Перевірки виконання на суднах експлуатаційних вимог, що здійснюється відповідно до Процедур контролю за виконанням експлуатаційних вимог (Додаток 13) і до Переліку експлуатаційних перевірок пасажирських суден ро-ро та високошвидкісних суден, що здійснюють регулярні перевезення (Додаток 14) може виконуватися лише державними інспекторами, кваліфікація яких відповідає вимогам, що встановлені пунктом 4 розділу II цих Правил.

4.8. Більш детальна перевірка судна під прапором держави, яка не є стороною відповідних міжнародних договорів України, здійснюється з

використанням встановлених цими Правилами процедур (додатки 5-13 та 22), але може не відповідати цим процедурам повною мірою. У цьому випадку державний інспектор повинен впевнитися, що на цьому судні забезпечується належний рівень безпеки мореплавства. Суднові свідоцтва, кваліфікаційні документи та документальні докази підготовки членів екіпажу такого судна, які відрізняються від тих, що вимагаються міжнародним договором України, можуть бути прийняті державним інспектором до уваги як за формою, так і за змістом.

Стан вищезазначеного судна, його обладнання, кваліфікація та склад екіпажу повинні відповідати положенням відповідних міжнародних договорів України. Якщо ця вимога не забезпечується, державний інспектор повинен визначити відповідні обмеження для експлуатації судна, які дозволять забезпечити на ньому безпеку мореплавства. Як правило, для цього слід залучати експертну допомогу особи, яка має підтверджену документально кваліфікацію (зокрема, представника визнаної організації, класифікаційного товариства, наукової установи, морського закладу вищої освіти).

4.9. За результатами більш детальної перевірки судна державним інспектором складається акт перевірки судна за формою А (Додаток 15) та, у разі необхідності, також акт перевірки судна за формою В (Додаток 16) українською (для українських суден) або англійською (для іноземних суден) мовою. Зворотна сторона акта перевірки за формою В (Додаток 16) призначена виключно для інформування Чорноморського меморандуму і при складенні акта на українському судні не заповнюються.

Якщо більш детальну перевірку судна проведено на підставі повідомлення влади держави попереднього порту заходу судна (Додаток 17), за результатами більш детальної перевірки судна цій владі держави порту, а також адміністрації держави прапора (за наявності, також визнаній організації) Морською адміністрацією надсилається повідомлення про вжиті заходи за формою, що наведена у Додатку 18.

4.10. Під час оформлення акта перевірки судна за формою В державний інспектор повинен докладно вказати:

номер розділу, правила, пункту або підпункту, а також назву акта законодавства або міжнародного договору України, вимоги якого порушені;

кратко описати суть невідповідності або порушення.

У випадку відсутності в акті зазначеної інформації, або наявності у ній фактичних помилок, відповідне зауваження (вимога) державного інспектора не може вважатися підставою для затримання або припинення експлуатації судна.

Явні недоліки, перелічені в акті перевірки судна за формою В, що стосуються корпусу судна, його механізмів, обладнання, постачання або пристроїв, фіксуються за допомогою фото- та (або) відеозаписувальних технічних засобів. Фото- та (або) відеоматеріали в паперовому та (або) електронному вигляді зберігаються у справах перевірок суден Морською адміністрацією (Держрибагентством) протягом 10 років. Копії цих матеріалів надаються судновласнику (морському агенту), уповноваженій ним особі, визнаній організації, адміністрації держави прапора або іншій заінтересованій особі на її письмовий запит.

4.11. По одному екземпляру актів перевірки за формою А (Додаток 15) та за формою В (Додаток 16) надається державним інспектором капітану судна. На цьому більш детальна перевірка судна завершується.

4.12. Усунення виявлених державним інспектором під час більш детальної перевірки недоліків, які були підставою для затримання або заборони експлуатації судна, підлягають повторній перевірці. Усунення інших недоліків проведення повторної перевірки не потребує.

Якщо недоліки, виявлені під час більш детальної перевірки іноземного судна, не можуть бути усунені в морському порту, у якому здійснюється перевірка, ІКДП має дозволити судну перехід до іншого порту з одночасним визначенням відповідних умов такого переходу. Про таке рішення ІКДП Морська адміністрація повідомляє за формою, що наведена у Додатку 17, адміністрації держави прапору цього судна та владі наступного порту заходу, а також, у разі наявності, визнаній організації, яка видала відповідні судові документи.

Якщо недоліки, виявлені під час більш детальної перевірки українського судна, не можуть бути усунені в морському порту, у якому здійснюється перевірка, ІДП має дозволити судну перехід до іншого українського порту з одночасним визначенням відповідних умов такого переходу. У наступному порту заходу судна проводиться повторна перевірка судна, за результатами якої судну ІДП або надає право продовження плавання, або сповіщає капітана порту, Морську адміністрацію і визнану організацію про затримання або припинення експлуатації судна.

5. Затримання або припинення експлуатації судна

5.1. Якщо в результаті перевірки судна державним інспектором виявлені і занесені в акт перевірки судна за формою В (Додаток 16) відомості про недоліки, що свідчать про серйозну невідповідність судна вимогам законодавства або міжнародного договору України, акти перевірки судна за формами А і В (Додатки 15 і 16) невідкладно надсилаються державним інспектором капітану морського порту, в якому здійснювалася перевірка судна, Морській адміністрації, яка повідомляє адміністрацію держави прапора судна та, в разі наявності, визнаній організації, що видала відповідні судові свідоцтва, а також (у разі затримання або припинення експлуатації українського риболовного судна) – Держрибагентству. Повідомлення адміністрації держави прапору та визнаній організації повинні містити докладну інформацію, яка дозволяє здійснити оцінку серйозності недоліків, які є причиною затримання або припинення експлуатації судна державним інспектором, зокрема, дату і час затримання судна, копію акта перевірки за формою В, копії будь-яких інших документів про затримання або припинення експлуатації судна.

5.2. Рішення про затримання або припинення експлуатації судна державний інспектор повинен приймати у разі виявлення недоліків, які окремо або у сукупності призводять до небезпеки подальшого плавання або експлуатації судна відповідно до Процедур затримання суден (Додаток 19).

Капітан морського порту до усунення виявлених недоліків повинен відмовити у видачі дозволу зазначеному судну на вихід в море відповідно до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 130/23762.

5.3. У випадку аварійного пошкодження судна або його обладнання, (зокрема під час навантаження (розвантаження) морського навалювального судна в морському порту), рішення про затримання (припинення експлуатації) судна державним інспектором не приймається за умови, що судном (судноплавною компанією) виконані:

вимоги міжнародних договорів, що стосуються повідомлення адміністрації держави прапору або визнаної організації, відповідальної за видачу відповідного судового свідоцтва;

до входу в морський порт (виходу з морського порту) капітаном судна або судноплавною компанією надано докладні дані про обставини аварії та отримані пошкодження, а також інформацію щодо повідомлення адміністрації держави прапору або визнаної організації;

на судні вжиті або вживаються належні заходи з усунення недоліків згідно з вимогами Морської адміністрації;

після вжиття на судні заходів з усунення недоліків, при проведенні державним інспектором повторної перевірки судна не виявлено недоліків, які явно загрожують безпеці судна, здоров'ю людей та морському природному середовищу.

5.4. З метою зниження негативних для судна наслідків від його затримання (припинення експлуатації), державний інспектор, що здійснює перевірку судна, повинен вжити спільні заходи із усунення недоліків, що виявлено, з судновласником, адміністрацією держави прапору або визнаною організацією, яка є відповідальною за видачу судових документів: провести консультації, опрацювати додаткові заходи із забезпечення безпеки судна. Вжиття таких заходів не обмежує повноваження державного інспектора, встановлені цими Правилами та міжнародними договорами України.

5.5. Якщо внаслідок більш детальної перевірки судна отримані дані про скидання з судна нафти, інших забруднюючих або шкідливих речовин, визначених MARPOL, у морському порту, внутрішніх морських водах або територіальному морі України (додатки 10-12), акти перевірки судна, відповідні фото- та (або) відеоматеріали протягом одного робочого дня направляються Держекоінспекції для притягнення винних в установленому законодавством порядку до адміністративної або кримінальної відповідальності, а також відшкодування ними шкоди, заподіяної внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища. У випадку забруднення судном акваторії порту, в якому судно знаходиться, акт перевірки судна надається також державному підприємству «Адміністрація морських портів України».

Обставини скидання з судна нафти, інших забруднюючих або шкідливих речовин із суден викладаються у повідомленні за формою, наведеною в Додатку 21, яке в установленому порядку подається до ІМО, адміністрації держави прапора судна та, у випадках, зазначених у частині 2 Додатка 11 і частині 2 Додатка 12 – владі прибережної держави.

6. Перевірки пасажирських суден ро-ро та високошвидкісних суден, що здійснюють регулярні перевезення

6.1. На українських пасажирських суднах ро-ро та високошвидкісних суднах, що здійснюють регулярні перевезення у міжнародних рейсах та іноземних пасажирських суднах ро-ро та високошвидкісних суднах, що здійснюють регулярні перевезення між портами України, проводяться передексплуатаційні, періодичні та регулярні перевірки.

6.2. Передексплуатаційна перевірка суден, що зазначені у пункті 6.1 цього розділу Правил, здійснюється державним інспектором до початку регулярних перевезень такими суднами відповідно до процедур первісної перевірки суден, що передбачені пунктом 3 цього розділу Правил. Крім того, під час цієї перевірки проводиться перевірка виконання на судні спеціальних та експлуатаційних вимог за переліком, який наведено у Додатку 14.

Перевірка виконання експлуатаційних вимог не здійснюється, якщо на судні на протязі менш, ніж шості місяців до початку регулярних перевезень адміністрацією прапора або визнаною організацією була проведена перевірка виконання вимог LL 1966 і SOLAS 1974 у рамках щорічного огляду відповідно до Керівництва з оглядів в рамках гармонізованої системи оглядів та сертифікації (HSSC) 2017 року, затвердженого Резолюцією ІМО від 06 грудня 2017 року А.1120(30). Для визначення необхідності передексплуатаційної перевірки Морська адміністрація має прийняти до відома (за наявності) інформацію судовласника, що стосується проведення такого щорічного огляду, а також відповідності стану судна умовам регулярних рейсів в Україні.

6.3. Періодична перевірка пасажирських суден ро-ро та високошвидкісних суден, що здійснюють регулярні перевезення, здійснюється:

- 1) щорічно під час здійснення регулярних перевезень такими суднами;
- 2) після ремонту, переобладнання, модифікації та пов'язаних з ними змін у обладнанні судна;
- 3) у випадках зміни прапора судна, судноплавної компанії або класу судна.

Під час періодичної перевірки проводиться перевірка виконання на судні експлуатаційних вимог за переліком, який наведено у Додатку 14.

6.4. Регулярні перевірки проводяться не раніше ніж за 4 місяці та не пізніше 8 місяців після проведення періодичної перевірки. Процедури регулярних перевірок наведені у Додатку 14.

6.5. За результатами усіх видів перевірки пасажирського судна ро-ро або високошвидкісного судна, що здійснює регулярні перевезення, державним інспектором складається акт перевірки судна за формою А (Додаток 15) та за формою В (Додаток 16).

За наявності виявлених державним інспектором під час перевірки пасажирського судна ро-ро або високошвидкісного судна, що здійснює

регулярні перевезення, недоліків, які, відповідно до цих Правил є підставою для затримання або заборони експлуатації судна, затримання або заборона його експлуатації здійснюються відповідно до пункту 5 цього розділу Правил. Крім того, Морська адміністрація:

приймає обґрунтоване рішення про допуск судна для подальших регулярних перевезень (по результатах передексплуатаційної перевірки) або

приймає обґрунтоване рішення про тимчасове припинення допуску судна для регулярних перевезень (по результатах періодичної або регулярної перевірки).

Зазначені у цьому пункті Правил рішення Морської адміністрації невідкладно надсилаються капітану (судновому агенту) судна, судновласнику, адміністрації держави прапора іноземного судна та, в разі наявності, визнаній організації, що видала відповідні судові свідоцтва. Рішення повинні містити докладну інформацію, яка дозволяє здійснити оцінку серйозності недоліків, які є причиною ненадання або тимчасового припинення допуску судна для регулярних перевезень, зокрема, копії актів перевірки, будь-яких інших документів, що стосуються обґрунтування зазначених рішень.

7. Спеціальна перевірка українських риболовних суден, які виходять у закордонне плавання або у виключну (морську) економічну зону України (далі – спеціальна перевірка).

7.1. Спеціальна перевірка здійснюється додатково до інших видів контролю держави прапору з метою забезпечення дотримання українськими риболовними суднами міжнародних договорів України щодо риболовства, законодавства прибережних держав з регулювання рибного промислу, національних правил риболовства та відповідального риболовства.

7.2. Спеціальна перевірка здійснюється перед кожним виходом риболовного судна у закордонне плавання або у виключну (морську) економічну зону України державним інспектором Держрибагентства в присутності капітана та старшого механіка судна згідно з чек-листом, який розробляється і затверджується Держрибагентством.

7.3. Результати спеціальної перевірки та виявлені зауваження державний інспектор Держрибагентства України відображає у чек-листі. Чек-лист складається у двох примірниках, один з яких після закінчення спеціальної перевірки передається капітану судна, а другий залишається у Держрибагентстві.

Під час спеціальної перевірки обов'язково перевіряються:

наявність на борту судна текстів правил рибальства прибережних держав;
відповідність знарядь лову вимогам правил рибальства для передбачених рейсовим завданням районів промислу;

справність гідроакустичного пошукового та контрольного устаткування знарядь лову;

справність технічних засобів контролю судна для роботи у виключних економічних (морських) зонах іноземних держав та зонах регульованого рибальства;

технічний і санітарний стан технологічного обладнання для обробки риби та збереження рибної продукції;

маркування суден та знарядь лову;

виявлення фактів ведення нерегульованого і непідзвітного промислу.

У разі необхідності державний інспектор Держрибагентства має право отримати експертну допомогу будь-якої особи, яка має підтверджені документально компетентності, що необхідні для професійної оцінки встановлення готовності риболовного судна до плавання та ведення ним промислу.

7.4. Зауваження державного інспектора Держрибагентства, відображені у чек-листі, судовласник риболовного судна зобов'язаний усунути до виходу судна у рейс.

7.5. На риболовних суднах, що заходять у морський порт для короткочасної стоянки, зокрема з метою поповнення запасів, укриття від непогоди, вивантаження риби та рибної продукції без зміни екіпажу, спеціальна перевірка державним інспектором Держрибагентства не здійснюється.

8. Звільнення судна, що було затримане, або експлуатацію якого було припинено. Повторна перевірка судна

8.1. Капітан морського порту надає дозвіл на вихід в море судна, яке державним інспектором було затримано або експлуатацію якого було припинено, після усунення на судні недоліків, виявлення яких стало підставою для затримання (припинення експлуатації), та отримання від державного інспектора акта перевірки судна за формою В (Додаток 16), у якому зазначено усунення недоліків, що перешкоджають плаванню (експлуатації судна) або переходу судна до найближчої відповідної та доступної судноремонтної верфі. Цей акт оформлюється державним інспектором за результатами повторної перевірки судна або без проведення повторної перевірки судна.

8.2. Державному інспектору має перевірити усунення усіх недоліків, що свідчать про серйозну невідповідність судна вимогам законодавства або міжнародного договору України, до виходу судна в море. Для цього має бути здійснена повторна перевірка судна.

8.3. Повторна перевірка судна здійснюється за заявкою капітана (морського агента) судна. Ця заявка подається Морській адміністрації (державному інспектору) або Держрибагентству (стосовно українського риболовного судна) на телефакс або електронною поштою на номер або адресу, вказану в акті перевірки судна за формою В (Додаток 16). Державний інспектор зобов'язаний прибути на судно для здійснення повторної перевірки судна якомога скоріше, але не пізніше 12 годин від часу надходження на телефакс або електронну пошту заявки капітана (морського агента) судна на проведення повторної перевірки.

8.4. Результати повторної перевірки судна оформлюються актом перевірки судна за формою В (Додаток 16). Під час повторної перевірки державний інспектор перевіряє усунення усіх недоліків, що свідчать про серйозну невідповідність судна вимогам законодавства або міжнародного договору

України. За результатами повторної перевірки державний інспектор приймає рішення про:

звільнення судна або про поновлення експлуатації судна, або
про перехід судна до наступного порту, або
по перехід судна до найближчої відповідної та доступної судноремонтної верфі, вибраної капітаном судна, для здійснення ремонту судна, або
про подальше затримання судна або про припинення його експлуатації.

8.5. Якщо недоліки, що викликали затримання судна, не можуть бути усунені на судні в порту, де здійснювалася перевірка, цьому судну має бути дозволено перейти до найближчої відповідної та доступної судноремонтної верфі, вибраної капітаном судна, для здійснення ремонту судна, з дотриманням умов такого переходу, узгоджених з капітаном морського порту, Морською адміністрацією (Держрибагентством – для українських риболовних суден) і адміністрацією держави прапора іноземного судна.

Для надання дозволу на такий перехід судна Морська адміністрація (Держрибагентство – для українських риболовних суден) повинна отримати згоду найближчої та доступної судноремонтної верфі або влади держави порту, в який судно переходить для здійснення ремонту. Повідомлення найближчій та доступній судноремонтній верфі або владі держави порту, до якого іде судно, адміністрації держави прапора, Морська адміністрація (Держрибагентство) надсилає за формами, наведеними в Додатку 17. Капітан морського порту надає дозвіл на вихід судна до найближчої відповідної та доступної судноремонтної верфі тільки у разі отримання письмової згоди цієї верфі або влади держави порту на захід цього судна з метою здійснення ремонту.

Згідно з Процедурами контролю суден державою порту, прийнятими Резолюцією ІМО А.1138(31) влада держави порту, до якого іде це судно, а також адміністрація держави прапору повідомляє Морську адміністрацію (Держрибагентство) про вжиті заходи за формою, що наведена у Додатку 18. Такі повідомлення зберігаються у справах перевірок суден Морською адміністрацією (Держрибагентством) разом з актами перевірки відповідних суден.

У випадку, якщо це судно не заходить до визначеної найближчої та доступної судноремонтної верфі, влада держави порту (Морська адміністрація – для українських судноремонтних верфей та портів) повинна негайно повідомити про це адміністрацію держави прапору і владу держави порту, яка затримала судно, а також будь-який інший заінтересований орган на свій розсуд.

У випадку, якщо це судно вийшло в море без дотримання узгоджених умов переходу, Морська адміністрація повинна негайно повідомити про це владу держави наступного порту заходу (якщо він відомий), адміністрацію держави прапору, а також будь-який інший заінтересований орган на свій розсуд.

8.6. Морська адміністрація повідомляє про звільнення судна, або про подальше його затримання, або припинення його експлуатації адміністрацію держави прапору судна та, в разі наявності, визнану організацію, що видала відповідні судові свідоцтва. Ці повідомлення повинні містити назву судна, дату і час звільнення судна, копію акта за формою В (Додаток 16).

IV. Надання інформації, пов'язаної із здійсненням контролю суден

1. Надання інформації, що пов'язана зі здійсненням контролю державою порту

1.1. Морська адміністрація забезпечує внесення інформації про адреси та номери телефонів, пов'язані з виконанням в Україні функцій контролю держави порту до інформаційної системи IMO GISIS.

1.2. У разі затримання судна під час здійснення контролю державою порту, Морська адміністрація готує і надає секретаріату IMO доповідь, що передбачена Правилom I/19 SOLAS 1974, Статтею 11 MARPOL, Статтею 21 LL 1966 або статтею X 3) STCW 1978. Ці доповіді складаються за формою, що наведена у додатках 15, 16 і 21 (в залежності від обставин) і надаються секретаріату IMO в паперовому або електронному вигляді за допомогою інформаційної системи IMO GISIS. Копії цих доповідей невідкладно направляються Морською адміністрацією адміністрації держави прапору і, у разі наявності, визнаній організації, що видала відповідні судові свідоцтва.

1.3. Доповіді, що стосуються затримання під час здійснення контролю державою порту суден, які не підпадають під вимоги відповідних міжнародних договорів України, або суден під прапорами держав, що не є сторонами цих договорів, або суден, розміри яких менш за передбачені цими договорами, надаються тільки адміністрації держави прапору і, у разі наявності, організації, що видала відповідні судові свідоцтва.

2. Надання інформації, що пов'язана зі здійсненням функцій держави прапора

2.1. Морська адміністрація забезпечує внесення інформації про адреси та номери телефонів, пов'язані з виконанням в Україні функцій держави прапора до інформаційної системи IMO GISIS.

2.2. У разі отримання повідомлення про затримання українського судна Морська адміністрація і, у разі необхідності, визнана організація через Морську адміністрацію, повинна невідкладно повідомити секретаріат IMO про заходи, які вжиті для усунення недоліків, що є підставою для затримання судна. Це повідомлення надається через інформаційну систему IMO GISIS або за формою, що наведена у Додатку 20.

3. Надання повідомлень щодо імовірних недоліків згідно MARPOL

3.1. Морська адміністрація якомога скоріше, але не пізніше 60 днів з дати виявлення недоліків або порушення вимог, повинна направити адміністрації держави прапору судна повідомлення про імовірні недоліки або порушення судном MARPOL у частині скидань, що заборонені. Повідомлення надається за формою, що наведена у Додатку 21.

Якщо повідомлення стосується скидань з судна, що заборонені, то воно доповнюється доказами порушень включаючи, зокрема, інформацію, яка вказана у частинах 2 і 3 Процедур з проведення розслідувань і перевірок

відповідно до Додатка I до MARPOL (Додаток 11) або частинах 2 і 3 Процедур проведення розслідувань та перевірок відповідно до Додатка II до MARPOL (Додаток 12).

Повідомлення, які стосується скидань, що заборонені, з українського судна, або з таких скидань з іноземного судна у виключній морській економічній зоні, територіальному морі або внутрішніх водах України надаються Морською адміністрацією або Держрибагентством (стосовно українських риболовних суден) Держекоінспекції за формою, що наведена у Додатку 21.

3.2. У випадку отримання повідомлення влади прибережної держави або влади держави порту про імовірні недоліки або порушення MARPOL у частині заборонених скидань з українського судна, Морська адміністрація та, у разі необхідності, визнана організація через Морську адміністрацію повинна якомога скоріше поінформувати владу, яка надала повідомлення, про невідкладні заходи, що вжиті відносно імовірних недоліків або порушення MARPOL. Крім того, після вжиття цих заходів, Морська адміністрація надає докладну інформацію про результати вжиття цих заходів владі, яка надала повідомлення, та секретаріату ІМО в паперовому або електронному вигляді за допомогою інформаційної системи IMO GISIS.

4. Надання інформації Секретаріату Чорноморського меморандуму

4.1. Морська адміністрація відповідно до процедур, встановлених Чорноморським меморандумом, повідомляє Секретаріату Чорноморського меморандуму:

про кількість ІКДП, що уповноважені здійснювати перевірки іноземних суден у морських портах України;

про проведені перевірки іноземних суден та їх результати.

5. Оскарження результатів перевірки суден

5.1. Результати перевірки судна державним інспектором можуть бути оскаржені капітаном (морським агентом) судна, власником або судновласником судна, адміністрацією держави прапору судна або визнаною організацією, якою видані судові свідоцтва і документи. Скарга подається Морській адміністрації (Держрибагентству) або (та) до суду.

5.2. Оскарження результатів перевірки судна не зупиняє дію акта перевірки судна, що складений по результатам цієї перевірки.

5.3. Скаргу за результатами перевірки судна може бути подано протягом тридцяти календарних днів з дня отримання капітаном судна акта цієї перевірки судна.

У разі пропуску зазначеного строку з поважних причин, за заявою особи, що оскаржує результати перевірки судна, цей строк поновлюється з дня надходження такої заяви. Ця заява повинна містити обґрунтування пропущення строку оскарження.

5.4. Скарга на результати перевірки судна розглядається уповноваженою посадовою особою Морської адміністрації (Держрибагентства) в строк до 10 робочих днів з дня її надходження. Такі посадови особи повинні відповідати

вимогам до державних інспекторів та їх кваліфікації, що наведені у пункті 1 розділу II цих правил (у Морській адміністрації) та у пункті 2 розділу II цих правил (у Держрибагентстві). Морська адміністрація та Держрибагентство розміщують контактні данні цих осіб на власних офіційних сайтах протягом місяця після набуття чинності цими Правилами або після призначення іншої посадової особи.

5.5. Уповноважена посадова особа Морської адміністрації (Держрибагентства), яка розглядає скаргу, повинна вжити вичерпних заходів щодо надання особам, яких стосується скарга, можливості надати свої зауваження та висловитися по суті.

5.6. Уповноважена посадова особа Морської адміністрації (Держрибагентства), яка розглядає скаргу, перевіряє правомірність і обґрунтованість складеного акта перевірки судна, вивчає повідомлення, пояснення, інші матеріали, надані капітаном (морським агентом), власником або судновласником судна, адміністрацією держави прапору судна або визнаною організацією і приймає одне з таких рішень:

залишає скаргу без задоволення;

задовольняє скаргу (повністю чи частково) та скасовує (повністю чи частково) акт перевірки судна, а також забезпечує внесення в односторонній термін інформації про це до Чорноморської інформаційної системи, заснованої відповідно до Чорноморського меморандуму (для іноземних суден).

У разі набрання в установленому законом порядку чинності судовим рішенням, яке скасовує (повністю чи частково) результати перевірки судна та (або) акт перевірки судна, уповноважена посадова особа Морської адміністрації (Держрибагентства) забезпечує внесення інформації про це до Чорноморської інформаційної системи, заснованої відповідно до Чорноморського меморандуму (для іноземних суден) протягом 1 робочого дня після отримання такого судового рішення Морською адміністрацією (Держрибагентством).

5.7. Результати розгляду скарг доводяться Морською адміністрацією (Держрибагентством) до відома заявника, інших заінтересованих сторін протягом 3 робочих днів зі дня прийняття уповноваженою посадовою особою Морської адміністрації (Держрибагентства), яка розглядає скаргу, відповідного рішення.

Генеральний директор Директорату
реформування морської та річкової галузі

Ярослав Ілясевич

Додаток 1
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 6 розділу I)

ПЕРЕЛІК

міжнародних договорів України та актів законодавства України, якими
встановлені вимоги до морських суден або таких, що пов'язані з контролем
суден відповідно до цих Правил

1. Міжнародні договори України та інші акти міжнародного
законодавства:

Конвенція Організації Об'єднаних Націй по морському праву;

Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року (LL 1966);

Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966
року (далі – LL PROT 1988);

Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року (TONNAGE
1969);

Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від
забруднення нафтою 1969 року (CLC 1969);

Протокол 1992 року до Міжнародної конвенції про цивільну
відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року (далі – CLC
PROT 1992);

Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі
1972 року (COLREG 1972);

Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню із суден 1973 року із
змінами, внесеними Протоколом 1978 року до неї (MARPOL);

Протокол 1997 року до Міжнародної конвенції про запобігання
забрудненню із суден 1973 року із змінами, внесеними Протоколом 1978 року
до неї (MARPOL PROT 1997);

Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року
(SOLAS 1974);

Протокол 1978 року до Міжнародної конвенції про охорону людського
життя на морі 1974 року (SOLAS PROT 1978);

Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції про охорону людського
життя на морі 1974 року (SOLAS PROT 1988);

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення
вахти 1978 року (STCW 1978);

Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року
(SAR 1979);

Міжнародна конвенція про контроль за шкідливими протиобростаючими
системами на суднах 2001 року (AFS 2001);

Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року (STCW-F 1995);

Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні або розвантаженні суден (переглянута 1932 року) № 32 Міжнародної організації праці;

Конвенція про медичний огляд моряків № 73 Міжнародної організації праці;

Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах № 147 Міжнародної організації праці;

Кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом (GC Code), затверджений Резолюцією ІМО від 12 листопада 1975 року А.328(IX);

Міжнародний кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (IBS Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 17 червня 1983 року MSC.4(48);

Кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (BCN Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 17 вересня 1986 року MSC.9(53);

Міжнародний кодекс з безпечного перевезення зерна насипом (Grain Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 23 травня 1991 року MSC.23(59);

Кодекс безпечної практики розміщення і кріплення вантажу (CSS Code), затверджений Резолюцією ІМО 06 листопада 1991 року А.714(17);

Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code), затверджений Резолюцією ІМО від 06 листопада 1991 року А.716(17) з поправками, внесеними резолюціями Комітету з безпеки на морі ІМО від 24 травня 2002 року MSC.122(75) та від 13 травня 2016 року MSC.406(96);

Міжнародний кодекс з управління безпекою (ISM Code), прийнятий Резолюцією ІМО від 04 листопада 1993 року А.741(18);

Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден 1994 року (1994 HSC Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 20 травня 1994 року MSC.36(63);

Кодекс з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (STCW Code), схвалений Резолюцією 2 Конференції Сторін STCW 1978 від 07 липня 1995 року;

Кодекс безпечної практики навантаження і розвантаження навалювальних суден (BLU Code), затверджений Резолюцією ІМО від 27 листопада 1997 року А.862(20);

Міжнародний кодекс з безпечного перевезення на судах опроміненого ядерного палива, плутонію та високорадіоактивних відходів в упаковці (INF Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 25 липня 1999 року MSC.88(71);

Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден 2000 року (2000 HSC Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 05 грудня 2000 року MSC.97(73);

Міжнародний кодекс про охорону суден та портових засобів (далі – ISPS Code), затверджений 13 грудня 2002 року Резолюцією 2 Конференції урядів, які є сторонами SOLAS 1974 (ISPS Code);

Технічний кодекс з контролю за викидами окислів азоту з суднових дизельних двигунів 2008 року (далі – NO_x Technical Code 2008), затверджений Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 10 жовтня 2008 року MEPC.177(58);

Міжнародний кодекс морського перевезення навалювальних вантажів (IMSBC Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО 04 грудня 2008 року MSC.268(85);

Кодекс безпечної практики для суден, які перевозять лісові палубні вантажі (2011 TDS Code), затверджений Резолюцією ІМО від 30 листопада 2011 року A.1048(27);

Міжнародний кодекс з розширеної програми перевірок під час оглядів навалювальних суден і нафтових танкерів 2011 року (2011 ESP Code), затверджений Резолюцією ІМО від 30 листопада 2011 року A.1049(27);

Кодекс по здійсненню документів Міжнародної морської організації, прийнятий резолюцією ІМО від 4 грудня 2013 року A.1070(28);

Міжнародний кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом (IGC Code), затверджений Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 22 травня 2014 року MSC.370(93).

2. Акти законодавства України:

Кодекс торговельного мореплавства України;

Закон України про радіочастотний ресурс України;

Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення, затверджене наказом Міністерства транспорту України, від 14 грудня 1998 року № 497, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 30 грудня 1998 року за № 848/3288;

Правила реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на судах, морських установках і в портах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України, від 10 квітня 2001 року № 205, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 28 травня 2001 року за № 452/5643;

наказ Міністерства транспорту України від 30 жовтня 2002 року № 766 «Про визначення національного координатора навігаційних попереджень та затвердження Положення про нього», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 9 жовтня 2001 року за № 870/6061;

наказ Міністерства транспорту України від 30 серпня 2002 року № 605 «Про затвердження переліку обов'язкового радіобладнання торговельних суден, які не здійснюють міжнародні рейси та не підпадають під вимоги Міжнародної конвенції СОЛАС-74/78», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 вересня 2002 року за № 770/7058;

Порядок заповнення і видачі Підтверджень, що засвідчують визнання дипломів, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 30 жовтня 2002 року № 766, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 листопада 2002 року за № 906/7194;

Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514;

Інструкція про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 листопада 2004 року № 1048, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 14 грудня 2004 року за № 1584/10183;

наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 13 грудня 2006 року № 1151 «Про затвердження бланків типових реєстраційних судових документів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 11 січня 2007 року за № 9/13276;

Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 29 лютого 2012 року № 135, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 23 березня 2012 року за № 445/20758;

Інструкція про звільнення від виконання вимог міжнародних конвенцій під час конвенційної сертифікації суден України, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 24 січня 2013 року № 43, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 238/22770;

Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід судна у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 130/23762;

Перелік даних про судно, що надаються у тому числі за допомогою технічних суднових засобів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 191, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 15 квітня 2013 року за № 614/23146;

Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 07 серпня 2013 року № 567, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 23 серпня 2013 року за № 1466/23998;

Порядок підтвердження кваліфікації та дипломування осіб командного складу суден та суднової команди морських суден, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 18 жовтня 2013 року № 813, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 07 листопада 2013 року за № 1901/24433;

наказ Міністерства інфраструктури України від 18 жовтня 2013 року № 811 «Про затвердження зразків документів осіб командного складу та суднової команди морських суден, що засвідчують належну кваліфікацію для займання посади на судні та ідентифікують їх власників», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 07 листопада 2013 року за № 1902/24434;

Порядок визначення мінімального складу екіпажу судна, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 10 листопада 2014 року № 575, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 26 листопада 2014 року за № 1507/26284;

Інструкція про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 05 грудня 2016 року № 433, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 27 грудня 2016 року за № 1713/29843.

3. Документи ІМО, що пов'язані з контролем суден відповідно до цих Правил

Протиобростаючі системи

Вказівки щодо швидкого взяття проб протиобростаючих систем на суднах, затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 18 липня 2003 року МЕРС.104(49);

Вказівки для проведення перевірки протиобростаючих системах на суднах 2011 року, затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 15 липня 2011 року МЕРС.208(62).

Тверді навалювальні вантажі

Резолюція Асамблеї ІМО від 23 листопада 1995 року А.797(19) «Безпека суден, які перевозять тверді навалювальні вантажі»;

Циркуляр Комітету з безпеки на морі ІМО від 06 червня 1994 року MSC/Circ.656 «Безпека суден, які перевозять тверді навалювальні вантажі»;

Уніфіковане тлумачення положень глави II-1 та XII SOLAS 1974, Технічних положень щодо засобів доступу для інспекцій (резолюція MSC.158(78)) та Експлуатаційних вимог до датчиків рівня води на навалювальних судах і на вантажних судах з одним трюмом, які не є навалювальними судами (резолюція MSC.188(79)), з поправками, внесеними MSC.1/Circ.1507, затверджене Комітетом з безпеки на морі ІМО 24 жовтня 2013 року (циркуляр MSC.1/Circ.1464/Rev.1);

Свідоцтва

Циркуляр «Узгодження питань держави порту щодо звільнення від виконання вимог SOLAS 1974», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 12 лютого 1993 року (MSC/Circ.606);

Циркуляр «Підтвердження свідоцтв датою завершення огляду», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 26 червня 2001 року (MSC.1/Circ.1012);

Перелік свідоцтв та документів, які мають бути на борту суден, 2017 року, що схвалений 97-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО, 70-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО, 41-ю сесією Комітету зі спрощення формальностей ІМО та 104-ю сесією Юридичного комітету ІМО (MSC.1/Circ.1586-MEPC/Circ.873-FAL.2/Circ.131- LEG.2/Circ.3);

Циркуляр «Наявність оригіналів документів та записів на борту суден», затверджений 80-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 53-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MSC-MEPC.4/Circ.1);

Керівництво щодо строків заміни існуючих свідоцтв на свідоцтва, які видаються після набрання чинності поправками до форм свідоцтв відповідно до документів ІМО, затверджений 86-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 59-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MSC-MEPC.5/Circ.6) 6 серпня 2009 року;

MARPOL

Вказівки 2015 року по системам очистки відпрацьованих газів, затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 15 травня 2015 року MEPC.259(68);

Рекомендації щодо бланків даних про безпеку матеріалів для нафтових вантажів та нафтового палива відповідно до Додатка I до MARPOL, затверджені Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 05 червня 2009 року MSC.286(86);

Керівництво з використання електронних журналів, що вимагаються MARPOL, затверджене Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 17 травня 2019 року MEPC. 312(74);

Керівництво 2019 року для послідовної реалізації положень Додатка VI до MARPOL щодо обмеження вмісту сірки 0,50%, затверджене Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 17 травня 2019 року MEPC.320(74);

Керівництво 2019 року щодо контролю державою порту відповідно до Розділу 3 Додатка VI до MARPOL, затверджене Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 17 травня 2019 року МЕРС.321(74);

Рекомендовані тимчасові заходи щодо підвищення безпеки суден, пов'язані із використанням нафтового палива, затверджені Резолюцією Комітету безпеки на морі ІМО від 14 червня 2019 року MSC. 465(101);

Вказівки для інспекторів контролю держави порту під час перевірки на відповідність Системи оцінки стану (CAS), затверджений 53-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (МЕРС/Circ.479 та Corr.1) 24 серпня 2005 року;

Циркуляр «Повідомлення про поставку бункерного палива та типових зразків отриманого палива», затверджений 54-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (МЕРС.1/Circ.508) 9 травня 2006 року;

Циркуляр «Вільний доступ до бази даних Системи оцінки стану (CAS)», затверджений 54-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (МЕРС.1/Circ.516) 5 травня 2006 року;

Циркуляр «Наявність та якість нафтового палива», затверджений 58-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (МЕРС.1/Circ.637) 17 листопада 2008 року;

Тимчасове керівництво з використання журналу нафтових операцій щодо добровільного декларування кількості нафто водяної суміші, яка лишилася у вільних резервуарах та про підігрів нафтових залишків, затверджений 58-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (МЕРС.1/Circ.640) 04 листопада 2008 року;

Циркуляр «Скидання вод, які використовувалися для миття вантажних трюмів, у районах проток та Середземному морі відповідно до Додатка V до MARPOL», затверджений 59-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (МЕРС.1/Circ.675) 22 липня 2009 року;

Консолідоване керівництво для операторів та користувачів приймальних портових споруд, затверджене Комітетом по захисту морського середовища ІМО 18 листопада 1998 року (МЕРС/Circ.834);

Керівництво 2019 року щодо відбору проб на борту судна для перевірки вмісту сірки в рідкому паливі, яке використовується на судні, затверджене Комітетом по захисту морського середовища ІМО 17 травня 2019 року (циркуляр Комітету по захисту морського середовища від 21 травня 2019 року МЕРС.1/Circ.864/Rev.1);

Керівництво 2019 року із надзвичайних заходів, пов'язаних з важким паливом, що не відповідає вимогам, затверджене Комітетом по захисту морського середовища ІМО 17 травня 2019 року (циркуляр Комітету по захисту морського середовища від 21 травня 2019 року МЕРС.1/Circ.881);

Дострокове застосування змінених процедур перевірки зразків важкого палива відповідно до Додатка VI до MARPOL (правила 18.8.2 або 14.8), затверджених Комітетом по захисту морського середовища ІМО 17 травня 2019 року (циркуляр Комітету по захисту морського середовища від 16 липня 2019 року МЕРС.1/Circ.882);

Керівництво із постійного контролю за відповідністю у випадку відмови єдиного засобу контролю і заходи, що рекомендується вжити у разі відмови системи очистки відпрацьованих газів (EGCS) з метою забезпечення відповідності вимогам Керівництва з EGCS 2015 року (Резолюція МЕРС.259(68), затверджене Комітетом по захисту морського середовища ІМО 17 травня 2019 року (циркуляр Комітету по захисту морського середовища від 21 травня 2019 року МЕРС.1/Circ.883);

Циркуляр «Блокування систем трубопровідного скидання лляльних вод у порту», затверджений 85-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 58-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MSC-МЕРС.4/Circ.3) 19 грудня 2008 року.

Контроль суден державою порту

Циркуляр «Додаткова пам'ятка про зобов'язання повідомляти держави прапора про здійснення контролю та виконання вимог», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 30 травня 2006 року (MSC.1/Circ.1191);

Тимчасове керівництво щодо відповідності суден, які перевозять навалювальні вантажі, вимогам глав II-1, III, IX, XI-1 та XII SOLAS 1974, затверджений 81-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО (MSC.1/Circ.1199) 31 травня 2006 року;

Циркуляр «Дійсність свідоцтв про схвалення типу морського обладнання», затверджений 82-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО (MSC.1/Circ.1221) 11 грудня 2006 року;

Вказівки щодо добровільної дострокової імплементації поправок 1974 року до SOLAS 1974 та пов'язаних з цим обов'язкових документів затверджений 98-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО 15 червня 2017 року (MSC.1/Circ.1565);

Циркуляр «Заходи щодо покращення процедур контролю держави порту», затверджений 74-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 46-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО 26 червня 2001 року (MSC.1/Circ.1011, МЕРС/Circ.383);

Циркуляр «Вимоги ІМО щодо наявності публікацій на борту суден», затверджений 81-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 53-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 1 червня 2006 року MSC-МЕРС.2/Circ.2;

Кодекс з передової практики для інспекторів контролю держави порту, затверджений 12 жовтня 2007 року 83-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 13 липня 2007 року 56-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MSC-МЕРС.4/Circ.2);

Охорона на морі

Тимчасові вказівки щодо контролю та відповідності вимог з метою підвищення охорони на морі, затверджені Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 21 травня 2004 року MSC.159(78);

Керівництво з імплементації Глави XI-2 SOLAS 1974 та ISPS Code, затверджене Комітетом з безпеки на морі ІМО 06 червня 2003 року (MSC/Circ.1097);

Керівництво для інспекторів контролю держави порту щодо елементів не пов'язаних з охороною відповідно до поправок 2002 року до SOLAS 1974, що затверджене Комітетом з безпеки на морі ІМО 07 червня 2004 року (MSC/Circ.1113);

Керівництво з питань доступу представників органів влади, служб надання невідкладної допомоги та лоцманів на борт суден, до яких застосовується глава XI-2 SOLAS 1974 та Кодекс ОСПЗ, що затверджене Комітетом з безпеки на морі ІМО 23 травня 2005 року (MSC/Circ.1156);

Вказівки з підготовки та ознайомлення плавскладу з питаннями охорони, затверджений 83-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО (MSC.1/Circ.1235) 21 жовтня 2007 року;

Циркуляр «Пам'ятка щодо звільнення на берег та повернення на судна», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 27 травня 2010 року (MSC.1/Circ.1342);

SOLAS 1974

Принципи визначення мінімального безпечного складу екіпажу, затверджені Резолюцією ІМО від 30 листопада 2011 року A.1047(27);

Циркуляр «Перевезення небезпечних вантажів», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 21 квітня 1992 року (MSC/Circ.592);

Циркуляр «Про оновлене керівництво щодо інструкцій з безпеки для пасажирів», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 17 липня 1995 року (MSC/Circ.699);

Циркуляр «Визначення пристроїв, які забезпечують вільне спливання рятувальних плотів», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 08 липня 1997 року (MSC/Circ.811);

Циркуляр «Тлумачення поняття «інші ключові пости» у правилі III/50 SOLAS 1974 та Розділу VII/7.2 Кодексу з рятувальних засобів», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 21 грудня 1998 року (MSC/Circ.887);

Циркуляр «Застосування правила III/28.2 SOLAS 1974 щодо місць посадки вертольоту на пасажирських суднах, які не є суднами типу ро-ро», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 17 червня 1999 року (MSC.1/Circ.907);

Циркуляр «Обслуговування рятувальних засобів та обладнання для радіозв'язку в рамках гармонізованої системи огляду та сертифікації», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 23 червня 2000 року (MSC.1/Circ.955);

Циркуляр «Застосування правила III/26 SOLAS 1974 щодо швидкісних рятувальних човнів та засобів рятування на пасажирських судах ро-ро», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 26 червня 2001 року (MSC.1/Circ.1016);

Циркуляр «Застосування правила II-1/3-6 SOLAS 1974 про доступ до та прохід у вантажні зони і у форпіки нафтових танкерів та навалювальних суден та застосування технічних положень щодо засобів доступу для інспекцій», затверджений Комітетом з безпеки на морі 25 травня 2004 року (MSC/Circ.1107);

Пояснення правила III/19 SOLAS 1974, затверджені 86-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО 11 червня 2009 року (циркуляр Комітету з безпеки на морі MSC.1/Circ.1326);

Вказівки з будівництва, установки, технічного обслуговування та перевірки/огляду засобів доступу на судно, затверджений 86-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО 11 червня 2009 року (циркуляр Комітету з безпеки на морі MSC.1/Circ.1331);

Циркуляр «Безпека пристроїв для передачі лоцмана» (MSC.1/Circ.1402), затверджений 88-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО 14 червня 2011 року;

STCW 1978

Вказівки для інспекторів контролю держави порту, визнаних організацій та визнаних організаціям у сфері охорони, щодо роз'яснення вимог з підготовки та дипломування осіб командного складу, відповідальних за охорону та моряків, на яких покладені обов'язки з охорони (STCW 7.Circ.22 від 25 лютого 2014 року);

Керівництво для Сторін, адміністрацій, відомств, відповідальних за контроль держави порту, визнаних організацій та інших відповідних сторін в рамках STCW 1978, з поправками, що затверджене 4-ю сесією Підкомітету з людського фактору, підготовки та несення вахти ІМО 16 червня 2017 року (STCW.7/Circ.24/Rev.1);

Циркуляр «Вимірювання вантажопідйомності певних суден відповідно до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 15 червня 1994 року (MSC/Circ.635);

Керівництво з рекомендованих заходів для запобігання шахрайства з дипломами моряків, що затверджене Комітетом з безпеки на морі ІМО 06 червня 2003 року (MSC/Circ.1089);

Циркуляр «Заохочення та проведення перевірки знань операторів ГМЗЛБ на борту суден», затверджений 81-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО (MSC.1/Circ.1208) 22 травня 2006 року;

Інші документи ІМО, пов'язані з перевіркою суден

Переглянуті вимоги до конструкції, експлуатації та контролю систем миття сировою нафтою, затверджені Резолюцією ІМО від 15 листопада 1979 року А.446(XI);

Переглянута тимчасова схема обмірювання відповідних суден, затверджена Резолюцією ІМО від 19 листопада 1981 року А.494(XII);

Керівництво та специфікації систем автоматичного вимірювання та управління скиданням нафти на нафтових танкерах, затверджене Резолюцією ІМО від 19 листопада 1981 року А.496(XII);

Резолюція Асамблеї ІМО від 17 листопада 1983 року А.540(13) «Обмірювання відповідних суден згідно з Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року»;

Стандарти щодо процедур і пристроїв для скидання шкідливих рідких речовин, затверджені Резолюцією ІМО від 17 листопада 1983 року А.544(13) з поправками, що внесені резолюціями Комітету по захисту морського середовища ІМО від 05 грудня 1985 року МЕРС.18(22) та від 11 березня 1994 року МЕРС.62(35);

Тимчасові положення, які стосуються обмірювання деяких суден для цілей Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зі змінами внесеними Протоколом 1978 року до неї, затверджені Резолюцією ІМО від 17 листопада 1983 року А.541(13);

Переглянуте керівництво та специфікації систем автоматичного вимірювання та управління скиданням нафти на нафтових танкерах, затверджені Резолюцією ІМО від 20 листопада 1985 року А.586(14) зі змінами, внесеними Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 5 грудня 1985 року МЕРС 24(22);

Керівництво з надання першої медичної допомоги під час аварійних подій з небезпечними вантажами, схвалене Всесвітньою організацією охорони здоров'я, Міжнародною морською організацією та Міжнародною організацією праці у 1994 році;

Стандарт ефективності суднового реєстратора рейсових даних, затверджений Резолюцією ІМО від 27 листопада 1997 року А.861(20);

Керівництво для інспекторів контролю держави порту щодо дипломів, виданих відповідно до положень STCW 1978, що схвалене Комітетом з безпеки на морі ІМО 04 червня 1999 року (MSC.1/Circ.918);

Доповнення до Розділу 9 Стандартного формату Керівництва щодо систем мийки танків сировою нафтою (Резолюція МЕРС.3(XII)), затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО 1 липня 1999 року МЕРС.81(43);

Керівництво з планування рейсу, затверджене Резолюцією ІМО від 25 листопада 1999 року А.893(21);

Керівництва із впровадження Міжнародного кодексу з управління безпекою (далі – ISM Code) адміністраціями, що переглянуте відповідно до резолюції ІМО А.1071(28);

Керівництво з розробки суднових планів надзвичайних заходів у випадку забруднення нафтою, затверджене Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО 6 березня 1992 року МЕРС.54(32) з поправками, внесеними Резолюцією від 18 березня 2000 року МЕРС.86(44));

Переглянуте керівництво та специфікації систем автоматичного вимірювання та управління скиданням нафти на нафтових танкерах, затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 18 липня 2003 року МЕРС 108(49);

Керівництво для перевірки структури навалювальних суден, що схвалене Комітетом з безпеки на морі ІМО 24 червня 2004 року (MSC/Circ.1117);

Керівництво щодо схем з боротьби за живучість та інформації для капітана, затверджене 83 сесією Комітету з безпеки на морі ІМО 12 жовтня 2007 року (MSC.1/Circ.1245) з поправками;

Керівництво з щорічного випробування автоматичних ідентифікаційних систем (AIS), затверджене Комітетом з безпеки на морі ІМО 12 жовтня 2007 року (MSC.1/Circ.1252);

Роз'яснення терміну «навалювальне судно» і Керівництво із застосування правил SOLAS 1974 до суден, які іноді перевозять навалювальні вантажі та які не підпадають під визначення навалювальних суден відповідно до правила XII/1.1 і Глави II-1, затверджені Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 28 листопада 2008 року MSC.277(85);

Керівництво з інформації, яка підлягає включенню до комплексу документів про конструкцію судна, схвалене Комітетом з безпеки на морі ІМО 21 травня 2010 року (MSC.1/Circ.1343);

Уніфіковане тлумачення положень Додатка VI до MARPOL, затверджене 64-ю сесією Комітету по захисту морського середовища (циркуляр МЕРС.1/795 від 12 жовтня 2012 року з поправками);

Резолюція Комітету з безпеки на морі ІМО від 30 листопада 2012 року MSC.346(91) «Застосування правила III/17-1 SOLAS до суден, які не підпадають під вимоги Розділу III SOLAS»;

Керівництво з розробки планів та процедур підйому людей з води, схвалене 91-м Комітетом з безпеки на морі 30 листопада 2012 року (MSC.1/Circ.1447);

Переглянуте керівництво та специфікації систем автоматичного вимірювання та управління скиданням нафти на нафтових танкерах 2013 року, затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 17 травня 2013 року МЕРС 108(49);

Переглянуте керівництво зі структури комплексної системи планування дій під час аварійних ситуацій на судні, затверджене 04 грудня 2013 року Резолюцією ІМО А.1072(28);

Керівництво з використання електронних свідоцтв, що схвалене Комітетом зі спрощення формальностей ІМО 20 квітня 2016 року (FAL.5/Circ.39/Rev.2 і FAL.5/Circ.39/Rev.2/Corr. 1);

Керівництво з оглядів в рамках гармонізованої системи оглядів та сертифікації (HSSC) 2017 року, затверджене Резолюцією ІМО від 06 грудня 2017 року А.1120(30);

Керівництво з процедур щодо дій у надзвичайних ситуаціях для суден, які перевозять небезпечні вантажі, що схвалене Комітетом з безпеки на морі ІМО 11 червня 2018 року (MSC.1/Circ.1588);

Циркуляр «Формат інформації про вантаж для контейнерів і вантажів», затверджений 64-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО (MSC/Circ.663 від 22 грудня 1994 року);

Циркуляр «Тимчасові вказівки з питань контролю держави порту відповідно до ISM Code», затверджений 70-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 42-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО 18 грудня 1998 року (MSC.1/Circ.890, MEPC/Circ.354);

Керівництво з реєстрації навігаційних заходів, затверджене Резолюцією ІМО від 02 січня 2002 року А.916(22);

Циркуляр «Сторони Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, затверджені Комітетом з безпеки на морі, які надали інформацію, яка свідчить про повне виконання відповідних положень Конвенції» затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 20 травня 2005 року (MSC.1/Circ.1163);

Циркуляр «Процедури, пов'язані з виявленням значних невідповідностей згідно з вимогами ISM Code», затверджений 76-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 48-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО 16 грудня 2002 року (MSC.1/Circ.1059, MEPC/Circ.401);

Циркуляр «Виконання Додатка IV до MARPOL 73/78» від 17 жовтня 2003 року (MEPC.1/Circ.408);

Циркуляр «Засоби доступу на судно», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 06 червня 2006 року (MSC.1/Circ.1196);

Переглянуті експлуатаційні та функціональні вимоги до системи дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження морських суден, затверджені Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 06 червня 2008 року MSC.263(84);

Циркуляр «Застосування правила XII/6.3 SOLAS 1974 щодо запобігання корозії спеціальних баластних резервуарів для морської води на усіх типах суден та двосторонніх резервуарах навалювальних суден, та застосування стандартів для захисних покриттів для баластних резервуарів для морської води на усіх типах суден та двосторонніх резервуарах навалювальних суден», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 02 червня 2006 року (MSC.1/Circ.1198);

Вказівки щодо проведення контролю держави порту відповідно до Додатка VI до MARPOL, затверджені 53-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MEPC.129(53) MEPC/Circ.472) 22 липня 2005 року;

Вказівки 2009 року з питань контролю держави порту відповідно до переглянутого Додатка VI до MARPOL, затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища ІМО від 17 липня 2009 року MEPC.181(59);

Керівництво для інспекторів контролю держави порту з питань форми журналу нафтових операцій Частина I, затверджений 53-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MEPC/Circ.411) 24 вересня 2003 року;

Циркуляр «Дійсність свідоцтва IOPP да додатків, виданих відповідно до Додатка I MARPOL після 1 січня 2007 року, затверджений 54-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MEPC.1/Circ.513) 18 квітня 2006 року;

Циркуляр «Наявність оригінальних документів та записів на борту суден», затверджений 80-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 53-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MSC-MEPC.4/Circ.1) 26 вересня 2005 року;

Циркуляр «Інформація для інспекторів контролю держави порту та визнаних організацій щодо вжиття заходів у разі відсутності у всіх моряків свідоцтв та їх підтвердження відповідно до вимог STCW Code після 1 лютого 2002 року», затверджений 33-ю сесією Підкомітету з підготовки моряків та несення вахти ІМО (STCW.7/Circ.12) 25 січня 2002 року;

Циркуляр «Роз'яснення перехідних положень, що стосуються Манільських поправок до Конвенції та Кодексу STCW 1978» (STCW.7/Circ.16) 24 травня 2011 року;

Циркуляр «Інформація для інспекторів контролю держави порту щодо перехідних положень, що ведуть до повної імплементації вимог Манільських поправок 2010 до Конвенції та Кодексу STCW 1978 від 1 січня 2017 року» (STCW.7/Circ.17) 24 травня 2011 року;

Вказівки щодо контролю держави порту відповідно до BWM 2004, затверджені 67-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MEPC.252(67)) 17 жовтня 2014 року;

Заходи направлені на сприяння набуття чинності BWM 2004, затверджені 67-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО (MEPC.253 (67)) 17 жовтня 2014 року;

Уніфіковане тлумачення правила V/23 SOLAS 1974, затверджене Комітетом з безпеки на морі ІМО 28 травня 2012 року (MSC.1/Circ.1375/Rev.1);

Циркуляр «Переглянуте уніфіковане тлумачення правила V/23.3.3 SOLAS 1974 щодо засобів для передачі лоцмана», затверджений Комітетом з безпеки на морі ІМО 25 листопада 2016 року (MSC.1/Circ.1495/Rev.1);

Поправки до Додатка VI MARPOL (заборона перевезення важкого палива, що використовується для руху судна та суднових операцій і не відповідає вимогам), затверджені Резолюцією Комітету по захисту морського середовища від 26 жовтня 2018 року MEPC.305(73);

Стандарти систем контролю викидів газів, затверджені Комітетом з безпеки на морі (MSC/Circ.585).

КОДЕКС

з належної практики для інспекторів контролю суден державою порту, які проводять перевірки в рамках регіональних меморандумів про взаєморозуміння та угод з питань контролю держави порту

Вступ

1. Цей Кодекс надає рекомендації стосовно стандартів порядності, професіоналізму та відкритості, які регіональні режими контролю держави порту (далі у цьому додатку – КДП) очікують від усіх інспекторів контролю держави порту (далі у цьому додатку – ІКДП), які залучені до перевірок держави порту або пов’язані з ними. Кодекс прийнятий 83-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 56-ю сесією Комітету захисту морського середовища ІМО (MSC-MEPC.4/Circ.2).

Мета

2. Метою цього Кодексу є надання допомоги ІКДП у проведенні своїх перевірок на найвищому професійному рівні. ІКДП відіграють основну роль у досягненні цілей регіонального режиму контролю держави порту. Вони перебувають у постійному контакті зі судноплавним співтовариством. Від них очікується, що вони діятимуть в рамках закону, правил їх Уряду, чесно, відкрито, неупереджено та послідовно.

Основоположні принципи Кодексу

3. Цей Кодекс включає три основоположні принципи, за якими оцінюються усі дії ІКДП: порядність, професіоналізм та відкритість. Вони визначаються таким чином:

1. порядність – це рівень моральних якостей, чесності та свободи від згубного впливу або мотивів;

2. професіоналізм – це застосування професійних стандартів поведінки та технічних знань. Стандарти поведінки ІКДП визначено морською владою за загальною згодою держав-членів, які є державами порту; та

3. відкритість включає в себе неупередженість та відповідальність за результат.

4. Перелік дій та поведінка, які очікуються від ІКДП при застосуванні цих принципів, викладені у Доповненні до цього додатка.

5. Дотримання професійних стандартів забезпечує більший рівень довіри до ІКДП та надає більшої значущості результатам їх перевірок.

6. Ніщо у цьому Кодексі не звільняє ІКДП від виконання визначених вимог документів з питань контролю держави порту та відповідного національного законодавства.

КОДЕКС
з належної практики для інспекторів контролю держави порту

Дії та поведінка ІКДП

ІКДП повинні:

1) використовувати свій професійний досвід під час виконання своїх обов'язків;

Повага

2) пам'ятати, що судно є домівкою, а також робочим місцем для екіпажу, не завдавати екіпажу невинуватених незручностей щодо їх відпочинку та особистого часу;

3) дотримуватися будь-яких побутових правил на судні, таких як зняття брудного взуття або робочого одягу;

4) не бути упередженим стосовно раси, статі, релігії або національності екіпажу під час прийняття рішень та ставитися до усього персоналу на борту судна з повагою;

5) поважати авторитет капітана або особи, яка його заміщує;

6) бути ввічливим, але професійним та непохитним, як вимагається;

7) ніколи не погрожувати, не грубіянити та не диктувати умов, не вживати слів, що можуть образити;

8) очікувати, що до них ставитимуться ввічливо та з повагою;

Проведення перевірки

9) дотримуватися усіх вимог щодо здоров'я та безпеки на судні та вимог адміністрації держави прапора судна, наприклад, застосовувати засоби індивідуального захисту, не вживати будь-яких дій або не сприяти будь-яким діям, які матимуть негативний вплив на ІКДП або на екіпаж судна;

10) дотримуватися усіх вимог на судні щодо охорони та чекати супроводу по судну відповідальною особою;

11) на початку перевірки пред'явити своє посвідчення капітану або представнику судновласника;

12) пояснювати причину перевірки; однак, якщо перевірка ініційована повідомленням або скаргою, не допускається розкриття особистості людини, яка надала скаргу;

13) застосовувати процедури КДП та вимоги конвенцій послідовно та професійно, у разі необхідності прагматично їх пояснювати;

14) не вводити в оману екіпаж, наприклад, не просити їх здійснити вчинки, що суперечитимуть відповідним конвенціям;

15) просити екіпаж продемонструвати функціонування обладнання та експлуатаційну діяльність, зокрема суднові навчання, але не здійснювати це самостійно;

16) у разі невпевненості у вимозі або в результатах перевірки, звертатися за порадою, наприклад, консультуючись з колегами, до публікацій, адміністрації держави прапора, визнаної організації, не приймати рішення у випадку наявності недостатньої кількості інформації;

17) враховувати експлуатаційні потреби порту та судна, якщо це не загрожує безпеці мореплавства;

18) чітко пояснити капітану судна про результати перевірки та про необхідні заходи для усунення виявлених недоліків, а також переконатися у тому, що результати перевірки є чітко зрозумілими для капітана судна;

19) перед тим, як покинути судно, надати капітану чіткий та зрозумілий акт перевірки судна;

Розбіжності

20) ставитися до будь-яких розбіжностей щодо проведення перевірки або щодо її результатів спокійно та терпляче;

21) повідомити капітану судна про існуючу процедуру розгляду скарг, якщо розбіжність не може бути вирішена протягом об'єктивно необхідного проміжку часу;

22) повідомити капітану судна про право оскарження результатів перевірки та про порядок такого оскарження;

Порядність

23) бути незалежним та не мати комерційного інтересу ані відносно морського порту, у якому здійснюється перевірка судна, ані відносно судна, що перевіряється, ані відносно судноремонтних, агентських, постачальних чи будь-яких інших послуг, що надаються судну у морському порту. Державний інспектор не може бути найнятим на роботу компаніями, навіть періодично, які займаються експлуатацією, або ремонтом, або обслуговуванням суден в портах, де здійснюється контроль;

24) бути вільним у прийнятті рішень, які ґрунтуються виключно на результатах перевірки, а не на основі будь-яких комерційних інтересах, зокрема в порту;

25) завжди дотримуватися вимог законодавства України стосовно отримання неправомірної вигоди (отримання подарунків та послуг, зокрема, їжі та напоїв на борту судна);

26) не вимагати хабар та рішуче припиняти будь-які спроби хабарництва з боку інших осіб; повідомляти керівництву адміністрації держави порту про будь-які випадки, що можуть свідчити про хабарництво, пов'язане із перевірками судна;

27) не зловживати своїм авторитетом заради вигоди, фінансової або будь-якої іншої;

Удосконалення знань

28) регулярно вдосконалювати свої правові та технічні знання.

Додаток 3
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 13 розділу I)

1. Зразок та опис посвідчення державного інспектора контролю
державою порту

Лицьовий бік

Державна служба морського та річкового транспорту України State Service for Maritime and River Transport of Ukraine	
Місце для фотокартки	ПРИЗВИЩЕ ІМ'Я ТА ПО БАТЬКОВІ NAME SURNAME
	Контроль державою порту Port State Control
	UA – XXXX
Телефон «гарячої лінії» - Hote Line: +38 (044) 294-60-00	

Зворотний бік

Власник цього посвідчення є державним інспектором контролю державою порту в Україні та уповноважений виконувати перевірку суден відповідно до вимог міжнародних конвенцій ІМО і МОП, а також Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту у Чорноморському регіоні та національного законодавства України The owner of this card is a Ukrainian Port State Control Officer and authorized to inspect ships according IMO and ILO documents, with the Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region and the national legislation of Ukraine	
Підпис власника посвідчення _____ Card's owner signature	
Голова Державної служби морського та річкового транспорту України The Head of the State Service for Maritime and River Transport of Ukraine	
_____	_____
(підпис)	(ініціали, прізвище)
Дата видачі / Date of issue: __/__/____	
Термін дії / Date of expiry: __/__/____	
М.П. / seal	

2. Опис посвідчення державного інспектора контролю державою порту

2.1. Посвідчення виготовляється на щільному папері розміром 95х66 мм.

2.2. Посвідчення оформлюється українською та англійською мовами.

2.3. Лицьовий бік розділено на частини:

білого кольору висотою 15 мм;

блакитного кольору висотою 20 мм;

жовтого кольору висотою 20 мм;

червоного кольору висотою 11 мм.

2.4. На лицьовому боці розміщуються:

на білому фоні: найменування Державної служби морського та річкового транспорту України;

на блакитному фоні: прізвище, ім'я, по батькові (за наявності) інспектора;

фотокартка інспектора;

на жовтому фоні:

слова «контроль державою порту, Port State Control»;

букви «UA» і реєстраційний номер посвідчення інспектора;

на червоному фоні: номер телефону «гарячої лінії» Державної служби морського та річкового транспорту України.

2.5. Зворотний бік посвідчення має блакитний колір та містить:

слова «Власник цього посвідчення є державним інспектором контролю держави порту в Україні та уповноважений виконувати перевірку суден відповідно до вимог міжнародних конвенцій ІМО і МОП, а також національного законодавства України

The owner of this card is a Ukrainian Port State Control Officer and authorized to inspect ships according IMO and ILO documents, with the Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region and the national legislation of Ukraine»;

підпис власника посвідчення;

підпис голови та печатку Державної служби морського та річкового транспорту України;

дату видачі та термін дії посвідчення.

2.6. Посвідчення заповнюється за допомогою комп'ютера і після оформлення ламінується.

3. Зразок та опис посвідчення державного інспектора контролю держави прапора

Лицьовий бік

Державна служба морського та річкового транспорту України	
Місце для фотокартки	ПРИЗВИЩЕ ІМ'Я ТА ПО БАТЬКОВІ
	Контроль держави прапора
	XXXX
Телефон «гарячої лінії»: +38 (044) 294-60-00	

Зворотний бік

Власник цього посвідчення є державним інспектором контролю держави прапора в Україні та уповноважений виконувати перевірку українських суден відповідно до вимог міжнародних конвенцій ІМО і МОП, а також національного законодавства України	
Підпис власника посвідчення _____	
Голова Державної служби морського та річкового транспорту України	
_____	_____
(підпис)	(ініціали, прізвище)
Дата видачі: __/__/____ Термін дії: __/__/____	
М.П.	

2. Опис посвідчення інспектора контролю держави прапора

2.1. Посвідчення виготовляється на щільному папері розміром 95х66 мм.

2.2. Посвідчення оформлюється українською мовою.

2.3. Лицьовий бік розділено на частини:

білого кольору висотою 15 мм;

блакитного кольору висотою 20 мм;

жовтого кольору висотою 20 мм;

червоного кольору висотою 11 мм.

2.4. На лицьовому боці розміщуються:

на білому фоні: найменування Державної служби морського та річкового транспорту України або Державного агентства рибного господарства України;

на блакитному фоні: прізвище, ім'я, по батькові (за наявності) інспектора;

фотокартка інспектора;

на жовтому фоні:

слова «контроль держави прапора»;

реєстраційний номер посвідчення інспектора;

на червоному фоні: номер телефону «гарячої лінії» Державної служби морського та річкового транспорту України або Державного агентства рибного господарства України.

2.5. Зворотний бік має блакитний колір та містить:

слова «Власник цього посвідчення є державним інспектором контролю держави прапора в Україні та уповноважений виконувати перевірку українських суден відповідно до вимог міжнародних конвенцій ІМО і МОП, а також національного законодавства України» (для посвідчень, виданих Державною службою морського та річкового транспорту України) або слова «Власник цього посвідчення є державним інспектором контролю держави прапора в Україні та уповноважений виконувати перевірку українських риболовних суден відповідно до вимог міжнародних конвенцій ІМО і МОП, а також національного законодавства України» (для посвідчень, виданих Державним агентством рибного господарства України);

підпис власника посвідчення;

підпис голови та печатку Державної служби морського та річкового транспорту України або Державного агентства рибного господарства України;

дату видачі та термін дії посвідчення інспектора.

2.6. Посвідчення інспектора заповнюється за допомогою комп'ютера і після оформлення ламінується.

Додаток 4
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 1 розділу III)

I. ПЕРЕЛІК

свідоцтв і документів, які перевіряються на суднах під усіма прапорами (в залежності від типу, дати побудови або переобладнання, розмірів, валової місткості, району плавання, номенклатури вантажів судна) відповідно до міжнародних договорів України

Частина А

Перелік свідоцтв і документів, які у відповідних випадках підлягають перевірці під час первісної перевірки судна

1. Міжнародне обмірне свідоцтво (1969) (Стаття 7 TONNAGE 1969).
2. Акти попередніх перевірок в рамках контролю суден державою порту (всі судна) та держави прапора (українські судна).
3. Свідоцтво про безпеку пасажирського судна (правило I/12 Додатка до SOLAS 1974. Для суден під прапорами країн-членів ЄС допускається наявність свідоцтва, що видане на підставі Директиви європейського парламенту та ради від 6 травня 2009 року 2009/45/ЄС щодо правил та стандартів безпеки для пасажирських суден, переглянутої відповідно до Директиви Комісії від 1 червня 2010 року 2010/36/ЄС).
4. Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо конструкції (правило I/12 Додатка до SOLAS 1974).
5. Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо обладнання та постачання (правило I/12 Додатка до SOLAS 1974).
6. Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо радіоустаткування (правило I/12 Додатка до SOLAS 1974).
7. Свідоцтво про безпеку вантажного судна (правило I/12 Додатка до SOLAS 1974).
8. Свідоцтво (свідоцтва) про вилучення (правило I/12 Додатка до SOLAS 1974).
9. Документ про мінімальний безпечний склад екіпажу судна (правило V/14.2 Додатка до SOLAS 1974, Стаття 2 Конвенції про мінімальні норми на торговельних суднах № 147 Міжнародної організації праці. На українських суднах – Свідоцтво по мінімальний склад екіпажу).
10. Міжнародне свідоцтво про вантажну марку (1966 року) (стаття 16.1 LL 1966 і LL PROT 1988).
11. Міжнародне свідоцтво про вилучення для вантажної марки (стаття 16.2 LL 1966).
12. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, з Описом конструкції та обладнання, що додається (правило 7.1. Додатка I до MARPOL).

13. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом (правило 9.1. Додатка II до MARPOL).

14. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами (правило 5.1. Додатка IV до MARPOL та Циркуляр Комітету по захисту морського середовища ІМО МЕРС.1/Circ.408).

15. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря (правило 6.1. Додатка VI до MARPOL).

16. Міжнародне свідоцтво про енергоефективність судна (правило 6 Додатка VI до MARPOL).

17. Міжнародне свідоцтво про протиобростаючу систему (правило 2 Додатка 4 до AFS 2001).

18. Декларація про протиобростаючу систему (правило 5 Додатка 4 до AFS 2001).

19. Міжнародне свідоцтво про охорону судна або Тимчасове міжнародне свідоцтво про охорону судна (частина A/19 та доповнення до ISPS Code).

20. Професійні дипломи та свідоцтва фахівця капітана, осіб командного та рядового складу судна, видані відповідно до STCW 1978 (стаття VI і правило I/2 STCW1978 та розділ A-I/2 STCW Code, Стаття 2 Конвенції про мінімальні норми на торговельних суднах № 147 Міжнародної організації праці).

21. Копія Документу про відповідність або копія Тимчасового документу про відповідність, виданого судноплавній компанії судна відповідно до ISM Code (правило IX/4.2 Додатка до SOLAS 1974, Розділи 13 і 14 ISM Code);

22. Свідоцтво про управління безпекою або Тимчасове свідоцтво про управління безпекою, видане судну відповідно до ISM Code (правило IX/4.3 Додатка до SOLAS 1974, Розділи 13 і 14 ISM Code);

23. Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення скраплених газів наливом (Розділ 1.4 IGC Code) або Свідоцтво про придатність судна до перевезення скраплених газів наливом, (Розділ 1.6 GC Code).

24. Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (Розділ 1.5 IBS Code) або Свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом, (Розділ 1.6 BCH Code).

25. Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення вантажу опроміненого ядерного палива (правило VII/16 Додатка до SOLAS 1974, правило 1.3 INF Code).

26. Свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою (стаття VII.2 CLC 1969 і CLC PROT 1992).

27. Свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна та Дозвіл на експлуатацію високошвидкісного судна (правило X/3.2 Додатка до SOLAS 1974, пункт 1.8.1 і розділ 1.9 1994 HSC Code та 2000 HSC Code. Для суден під прапорами країн-членів ЄС допускається наявність свідоцтва, що видане на підставі Директиви європейського парламенту та ради від 6 травня 2009 року 2009/45/ЄС щодо правил та стандартів безпеки для пасажирських суден, переглянутої відповідно до Директиви Комісії від 1 червня 2010 року 2010/36/ЄС).

28. Документ про відповідність спеціальним вимогам судна, що перевозить небезпечні вантажі (правило II-2/19.4 Додатка до SOLAS 1974).

29. Документ про дозвіл на перевезення зерна і Керівництво з навантаження зерна (правило VI/9 Додатка до SOLAS 1974, Розділ 3 Grain Code).

30. Акт про відповідність згідно Системи оцінки стану, Підсумковий звіт Системи оцінки стану і Протокол розгляду цього звіту (для навалювальних суден і нафтових танкерів; правила 20.6 і 21.6.1 Додатка I до MARPOL, Резолюція Комітету по захисту морського середовища ІМО від 27 квітня 2001 року МЕРС.94(46) «Система оцінки стану», змінена резолюціями МЕРС.99(48), МЕРС.112(50), МЕРС.131(53), МЕРС.155(55) і МЕРС.236(65)).

31. Журнал безперервної реєстрації історії судна (Правило XI-1/5 Додатка до SOLAS 1974).

32. Частини I та II Журналу нафтових операцій (правила 17 і 36 Додатка I до MARPOL).

33. Журнал вантажних операцій (правило 15 Додатка II до MARPOL).

34. Журнал операцій зі сміттям (правило 10 Додатка V до MARPOL).

35. План поводження зі сміттям (правило 10 Додатка V до MARPOL, Резолюція Комітету по захисту морського середовища ІМО від 02 березня 2012 року МЕРС.220(63)).

36. Записи на судні у журналі, визначеному адміністрацією держави прапора судна, щодо рівня та стану (працює або не працює) судових морських двигунів з наведенням дати, часу та місцезнаходження судна в райони контролю викидів (правило 13.5.3 Додатка VI до MARPOL).

37. Наявність журналу, що визначений адміністрацією держави прапора судна, для запису обсягів палива з низьким вмістом сірки в танках, дати, часу та місцезнаходження судна при переході на (з) це паливо під час входу в райони контролю викидів та виходу з них (правило 14.6. Додатка VI до MARPOL).

38. Журнал реєстрації озоноруйнуючих речовин (розділ судового журналу або електронна система реєстрації озоноруйнуючих речовин, схвалена адміністрацією держави прапора, правило 12.6 Додатка VI до MARPOL).

39. Свідоцтво про вилучення для стаціонарних систем газового пожежогасіння та перелік вантажів з низькою пожежною небезпекою, що додається до цього свідоцтва (правило II-2/10.7.1.4 Додатка до SOLAS 1974).

40. Спеціальний опис, маніфест або план розміщення на судні небезпечних вантажів в тарі (правила VII/4 і VII/7-2 SOLAS 1974 та правило 5 Додатка III до MARPOL).

41. Записи системи автоматичного заміру, реєстрації та управління скиданням нафти за останній баластний рейс (для нафтових танкерів, правило 31.2 Додатка I до MARPOL).

42. План взаємодії з пошуково-рятувальними службами (для пасажирських суден, які здійснюють регулярні перевезення, правило V/7.3 Додатка до SOLAS 1974).

43. Перелік експлуатаційних обмежень пасажирського судна (на пасажирських суднах, правило V/30.2 Додатка до SOLAS 1974).

44. Морські навігаційні карти (або електронна картографічна навігаційна система) та морські навігаційні посібники (правила V/19.2.1.4 і V/27 Додатка до SOLAS 1974).

45. Розклад вахти та облікові записи про години відпочинку моряків (Розділ A-VIII/1.5 і 1.7 STCW Code).

46. Підтвердження придатності судна до експлуатації з безвахтовим обслуговуванням машинних приміщень (правило II-1/46.3 Додатка до SOLAS 1974).

Частина Б

Перелік свідоцтв і документів, які у відповідних випадках повинні бути на борту судна

1. Комплект будівничих креслень (правило II-1/3-7 Додатка до SOLAS 1974, циркуляр Комітету з безпеки на морі ІМО від 15 грудня 2004 року MSC/Circ.1135).

2. Комплект конструктивних документів судна (для деяких навалювальних суден та танкерів, правило II-1/3-10 Додатка до SOLAS 1974, Керівництво з інформації, яка підлягає включенню до комплекту документів про конструкцію судна, схвалене Комітетом з безпеки на морі ІМО 21 травня 2010 року, циркуляр Комітету з безпеки на морі ІМО від 02 червня 2010 року MSC.1/Circ.1343).

3. Буклет та інформація з маневрування (правило II-1/28 Додатка до SOLAS 1974).

4. Інформація про остійність судна (правила II-1/5 і II-1/5-1 Додатка до SOLAS 1974 і правило 10 LL 1966 та Протоколу 1988 року до неї).

5. Інформація про поділ на відсіки та остійність судна (для нафтових танкерів; правило 28 Додатка I до MARPOL).

6. Схеми та буклет з боротьби за живучість судна (правило II-1/19 Додатка до SOLAS 1974, циркуляр Комітету з безпеки на морі ІМО від 08 жовтня 2007 року MSC.1/Circ.1245 з поправками).

7. Інструкція з доступу до конструкцій корпусу судна (для нафтових танкерів і навалювальних суден; правило II-1/3-6 Додатка до SOLAS 1974).

8. Підшивки актів розширених оглядів (для навалювальних суден та нафтових танкерів, Правило XI-1/2 Додатка до SOLAS 1974, пункти 6.2 і 6.3 частині А і пункти 6.2 і 6.3 частини В Додатка А, пункти 6.2 і 6.3 Частині А і пункти 6.2 і 6.3 Частини В Додатка В до 2011 ESP Code).

9. Керівництво з кріплення вантажу (правила VI/5.6 і VII/5 Додатка до SOLAS 1974, Переглянуті рекомендації з підготовки Керівництва з кріплення вантажу, прийняті 87-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО (MSC.1/Circ.1353));

10. Буклет навалювального судна, викладений мовою, яку знають особи командного складу екіпажу, що відповідають за вантажні операції на судні (правила VI/7.2 і XII/8 Додатка до SOLAS 1974, BLU Code).

11. План навантаження (розвантаження) навалювального судна, складений та погоджений капітаном судна і морським портом (терміналом), (правило VI/7.3 Додатка до SOLAS 1974).

12. Інформація про вантаж (правила VI/2 і XII/10 Додатка до SOLAS 1974 та циркуляр Комітету з безпеки на морі ІМО від 22 грудня 1994 року MSC/Circ.663).

13. Схема (буклет) протипожежного захисту (правила II-2/15.2.4 і II-2/15.3.2 Додатка до SOLAS 1974).

14. Буклет про заходи з пожежної безпеки експлуатаційного характеру (правило II-2/16.2 Додатка до SOLAS 1974).

15. Керівництво з підготовки персоналу про протипожежну безпеку (правило II-2/15.2.3 Додатка до SOLAS 1974).

16. Керівництво із залишення судна (правило III/35 Додатка до SOLAS 1974).

17. Записи у судновому журналі про проведення учбових зборів і навчань щодо дій під час надзвичайних ситуацій, а також перевірки експлуатаційної готовності, технічного обслуговування та перевірки рятувальних засобів (правила II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 і III/20.7 Додатка до SOLAS 1974).

18. Суднові схеми та процедури підйому людей з води (правило III/17-1 Додатка до SOLAS 1974, MSC.346(91) та MSC/Circ.1447).

19. Система сприяння прийняттю рішень капітанами пасажирських суден (для пасажирських суден, у паперовому вигляді або комп'ютерному, який схвалено адміністрацією держави прапора; правило III/29 Додатка до SOLAS 1974, Резолюція ІМО А.1072(28)).

20. Міжнародний звід сигналів та копія Керівництва Міжнародної морської організації та Міжнародної організації цивільної авіації з міжнародного авіаційного та морського пошуку і рятування 1999 року, том III (правило V/21 Додатка до SOLAS 1974).

21. Записи у судновому журналі (або реєстрація в інший спосіб, що схвалений адміністрацією держави прапора судна) про заходи з іспитів і навчань, пов'язані з кермовим приводом судна, а також про інші навігаційні заходи (правила V/26 і V/28.1 Додатка до SOLAS 1974, Резолюція ІМО від 02 січня 2002 року А.916(22)).

22. План охорони судна та записи у судновому журналі, пов'язані із охороною (правило XI-2/9 Додатка до SOLAS 1974, частини А/9 і 10 ISPS Code).

23. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню атмосферного повітря двигуном (правило 13.8. Додатка VI до MARPOL, правило 2.1.1.1. NO_x Technical Code 2008).

24. Комплект технічної документації з розрахунку фактичного конструктивного коефіцієнту енергоефективності (правило 20 Додатка VI до MARPOL).

25. Технічна документація судових дизельних двигунів (правило 13.8. Додатка VI до MARPOL, правило 2.3.4. NO_x Technical Code 2008).

26. Журнал параметрів дизельного двигуна (правило 13.8. Додатка VI до MARPOL, правила 2.3.7. і 6.2.2.7.1 NO_x Technical Code 2008).

27. Свідоцтво про схвалення типу інсинератора (правило 16.6. Додатка VI до MARPOL).

28. Інструкція виробника з експлуатації судового інсинератора (правило 16.7 Додатка VI до MARPOL).

29. Документована процедура здійснення переходу судна на паливо з низьким вмістом сірки, зокрема очікуваний час процедур повної заміни вмісту паливної системи на паливо з низьким вмістом сірки до час входу в райони контролю викидів (правило 14.6. Додатка VI до MARPOL).

30. Накладні на постачання та типові зразки бункерного палива (правила 18.6. і 18.8.1. Додатка VI до MARPOL).

31. Судновий план надзвичайних заходів у випадку забруднення нафтою (далі – SOPEP, правило 37.1 Додатка I до MARPOL та Резолюція Комітету по захисту морського середовища МЕРС.54(32) з поправками, внесеними Резолюцією МЕРС.86(44)).

32. Судновий план надзвичайних заходів у випадку забруднення шкідливими рідкими речовинами (далі – SMPEP, правило 17 Додатка II до MARPOL).

33. План управління енергоефективністю судна (частина Системи управління безпекою судна, правило 22 Додатка VI до MARPOL, циркуляр Комітету по захисту морського середовища ІМО МЕРС.1/Circ.795 з поправками).

34. План операцій з перекачування нафтового вантажу з судна на судно у відкритому морі (частина Системи управління безпекою судна) та записи про операції з перекачування нафтового вантажу з судна на судно у відкритому морі у Журналі нафтових операцій (для нафтових танкерів; правило 41 Додатка I до MARPOL).

35. Керівництво щодо процедур і пристроїв на танкерах-хімовозах (правило 14.1 Додатка II до MARPOL; Резолюція Асамблеї ІМО від 17 листопада 1983 року А.544(13) з поправками, що внесені резолюціями Комітету по захисту морського середовища ІМО від 05 грудня 1985 року МЕРС.18(22) та від 11 березня 1994 року МЕРС.62(35);

36. План поводження з летючими органічними сполуками (правило 15.6 Додатка VI до MARPOL).

37. Протокол (звіт) або інший документ про випробування суднового обладнання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження морських суден (LRIT) на відповідність вимогам, що встановлені ІМО (правило V/19-1.6 Додатка до SOLAS 1974, Резолюція Комітету з безпеки на морі ІМО від 06 червня 2008 року MSC.263(84)).

38. Копія документа про відповідність прибору реєстрації даних про рейс (VDR), що виданий судну випробувальною або обслуговуючою організацією, у якому наведені дані про дату перевірки та про експлуатаційні вимоги, що перевірялися (правило V/18.8 Додатка до SOLAS 1974).

39. Акт перевірки автоматизованої ідентифікаційної системи (AIC) (правило V/18.9 Додатка до SOLAS 1974; MSC.1/Circ.1252).

40. Акт вимірів шуму (правило II-1/3-12 Додатка до SOLAS 1974).

41. Інструкція з експлуатації системи автоматичного заміру та контролю скидання на танкерах (правило 31 Додатка I до MARPOL; Резолюція ІМО А.496(XII); Резолюція ІМО А.586(14) зі змінами, внесеними Резолюцією Комітету по захисту морського середовища МЕРС.24(22); Резолюція Комітету по захисту морського середовища МЕРС108(49) зі змінами, внесеними Резолюцією Комітету по захисту морського середовища МЕРС.240(65).

42. Інструкція з обладнання та експлуатації систем миття сировою нафтою (для нафтових танкерів; правило 35 Додатка I до MARPOL; Резолюція Комітету по захисту морського середовища ІМО 1 липня 1999 року МЕРС 81(43).

43. Картки даних про безпеку матеріалів (нафти або рідкого (нафтового) палива), правило VI/5-1 Додатка до SOLAS 1974, Рекомендації, що стосуються карток даних про безпеку матеріалів (MSDS): нафти або нафтового палива згідно з Додатком I до MARPOL, схвалені Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 05 червня 2009 року MSC.286(86)).

44. Реєстрація протиобростаючої системи (правило 2 Додатка 4 до AFS 2001).

45. Технічна документація покриття (правило II-1/3-2 Додатка до SOLAS 1974).

46. Плани технічного обслуговування судна (правила II-2/14.2.2 і II-2/14.4 Додатка до SOLAS 1974, Переглянуте керівництво з технічного обслуговування, ремонту та перевірок протипожежних систем і засобів, схвалене Комітетом з безпеки на морі ІМО, циркуляр Комітету з безпеки на морі ІМО від 31 травня 2012 року MSC/Circ.1443).

II. ПЕРЕЛІК

свідоцтв і документів, які беруться державним інспектором до уваги відповідно до міжнародних договорів у сфері торговельного мореплавства та законодавства ЄС (довідковий)

1. Свідоцтво про реєстрацію судна або інший документ, що підтверджує право плавання іноземного судна під прапором держави (стаття 91 Конвенції Організації Об'єднаних Націй по морському праву).

2. Класифікаційні свідоцтва, що стосуються міцності корпусу судна та машинного обладнання, видані відповідним класифікаційним товариством (для суден, які класифіковані класифікаційним товариством);

3. Міжнародне свідоцтво про управління баластними водами (Стаття 9.1(a) і правило E-2 BWM 2004).

4. Журнал операцій з баластними водами (Стаття 9.1(a) і правило B-2 BWM 2004).

5. План управління баластними водами (правило B-1 BWM 2004).

6. Свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду від забруднення бункерним паливом (стаття 7.2. Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 року (BUNKERS 2001)).

7. Свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення відповідальності за видалення затонулих суден (стаття 12 Конвенції про видалення затонулих суден 2007 р. (WRC 2007)).

8. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві (правило 5.1.3. MLC 2006).

9. Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, частини I і II (правило 5.1.3. MLC 2006).

10. Медичні свідоцтва членів екіпажу (Конвенція про медичний огляд моряків № 73 Міжнародної організації праці або Стандарт A1.2 MLC 2006).

11. Копії трудових договорів моряків (Стандарт A2.1 MLC 2006).

12. Свідоцтво про страхування або фінансову гарантію репатріації моряків (правило 2.5. MLC 2006).

13. Свідоцтво про страхування або фінансову гарантію відповідальності судновласника у випадках хвороби, травми або смерті моряків (правило 4.2. MLC 2006).

14. Розклад вахт та часів відпочинку моряків (стаття 81 Частини II Конвенції про робочий час моряків і склад суднового екіпажу № 180 Міжнародної організації праці, Стандарт A2.3.12 MLC 2006).

15. Журнал або завірені акти випробувань стаціонарних і пересувних підіймальних механізмів та пристроїв (стаття 9.2(4) Конвенції про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні або розвантаженні суден (переглянутої 1932 року) № 32 Міжнародної організації праці).

16. Свідоцтва на навантажувальне та розвантажувальне обладнання (стаття 4.3(е) Конвенції про запобігання виробничим нещасним випадкам моряків № 134 Міжнародної організації праці і стаття 9(4) Конвенції про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні або розвантаженні суден (переглянутої 1932 року) № 32 Міжнародної організації праці).

17. Детальний перелік лікарських засобів, медичного обладнання та протиотрут, що знаходяться на борту судна (для суден під прапорами країн-членів ЄС, стаття 2 Директиви Ради від 31 березня 1992 року 92/29/ЄЕС «Про мінімальні вимоги з безпеки та здоров'я з метою покращення медичного обслуговування на борту суден»).

18. Свідоцтво, яке посвідчує відповідність пасажирського судна ро-ро спеціальним вимогам остійності у випадку пошкодження судна (статті 6 і 8, Додаток I Директиви Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року 2003/25/ЄС «Про спеціальні вимоги безпеки для пасажирських суден ро-ро»).

III. ПЕРЕЛІК

свідоцтв і документів, які додатково перевіряються на українських судах

1. Свідоцтво на право плавання під Державним Прапором України або Тимчасове свідоцтво на право плавання під Державним Прапором України (статті 26 і 28 Кодексу торговельного мореплавства України, Порядок ведення Державного суднового реєстру і Суднової книги України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року № 1069).

2. Дозвіл на експлуатацію суднової радіостанції (стаття 42 Закону України про радіочастотний ресурс України).

3. Обмірне свідоцтво Регістра судноплавства України.

4. Пасажирське свідоцтво Регістра судноплавства України.

5. Свідоцтво буксирного судна Регістра судноплавства України.

6. Свідоцтво про вантажну марку Регістра судноплавства України.

7. Свідоцтво про вантажну марку суден з динамічними принципом підтримання Регістра судноплавства України.

8. Свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, стічними водами, сміттям та атмосфери Регістра судноплавства України або Свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, стічними водами і сміттям Регістра судноплавства України.

9. Свідоцтво двигуна про запобігання забрудненню атмосфери Регістра судноплавства України.

10. Свідоцтво на обладнання та забезпечення Регістра судноплавства України.

11. Свідоцтво на радіобладнання Регістра судноплавства України.

12. Свідоцтво про придатність судна для перевезення небезпечних вантажів Регістра судноплавства України.

13. Свідоцтво про придатність судна для перевезення навалювальних вантажів Регістра судноплавства України.

Свідоцтва та документи, назви яких наведені у пунктах 3-13 цього розділу Додатка 4 до Правил, видаються українським суднам, які не здійснюють міжнародного плавання, відповідно до правил і технічних вимог Регістра судноплавства України на підставі пункту 6 Положення про Регістр судноплавства України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 червня 1998 року № 814.

Свідоцтво про право власності на судно (стаття 35 Кодексу торговельного мореплавства України, Порядок ведення Державного судового реєстру і Суднової книги України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року № 1069) не є судовим свідоцтвом і не належить до переліку документів, які підлягають перевірці державним інспектором.

IV. ДОДАТКОВИЙ ПЕРЕЛІК

документів, які перевіряються на українських риболовних суднах

1. Талон чи дозвіл на вилучення водних живих ресурсів (в залежності від району та виду промислу).

2. Промисловий журнал.

3. Санітарний журнал.

4. Рейсове завдання.

5. Наявність на борту судна правил риболовства районів промислу згідно з рейсовим завданням.

6. Чек-лист Держрибагентства України.

7. Повідомлення про включення судна в систему дистанційного контролю.

Додаток 5
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ контролю суден відповідно до TONNAGE 1969

1. TONNAGE 1969, яка набула чинності 18 липня 1982 року, застосовується до:

нових суден, тобто до суден, кілі яких було закладено 18 липня 1982 року або після 18 липня 1982 року; та
існуючих суден, тобто до суден, кілі яких було закладено до 18 липня 1982 року, починаючи з 18 липня 1994 року,

за винятком того, що для цілей застосування SOLAS 1974, MARPOL та STCW 1978 можуть застосовуватися тимчасові положення, викладені у пункті 2 цих Процедур.

2. Відповідно до тимчасових положень, прийнятих ІМО (резолюції ІМО А.494(XII) щодо SOLAS 1974, А.540(13) щодо STCW 1978 та А.541(13) щодо MARPOL), на прохання судновласника адміністрація держави прапора може використовувати валову місткість, визначену національними правилами, до набуття чинності TONNAGE 1969, для таких суден:

2.1 для цілей SOLAS 1974 щодо:

суден, кілі яких було закладено до 1 січня 1986 року;

відповідно до правила IV/3 Додатка до SOLAS 1974, суден, кілі яких було закладено 1 січня 1986 року або після 1 січня 1986 року, але до 18 липня 1994 року; та

вантажних суден валовою місткістю менше ніж 1600 тонн (як визначено національними правилами щодо валової місткості), кілі яких було закладено 1 січня 1986 року або після 1 січня 1986 року, але до 18 липня 1994 року; та

2.2 для цілей MARPOL щодо суден валовою місткістю менше ніж 400 тонн (як визначено національними правилами щодо валової місткості), кілі яких було закладено до 18 липня 1994 року.

3. Для суден, до яких застосовуються вищезазначені тимчасові положення, прийняті ІМО, інформація про те, що валова місткість виміряна згідно з національними правилами щодо валової місткості, має бути включена до колонки «ПРИМІТКИ» Міжнародного обмірного свідоцтва (1969 року) та у форматі посилання біля величини валової місткості у відповідних свідоцтвах, виданих згідно з SOLAS 1974 та MARPOL.

4. Державні інспектори мають діяти наступним чином у разі виявлення невідповідностей згідно з TONNAGE 1969:

4.1 якщо судно не має чинного Міжнародного обмірного свідоцтва (1969 року), то воно втрачає усі привілеї TONNAGE 1969 і держава прапора повинна бути оперативно проінформована про це;

4.2 якщо необхідні примітки та посилання не включені до відповідних свідоцтв суден, до яких застосовуються тимчасові положення, капітана має бути проінформовано про таку невідповідність; та

4.3 якщо основні характеристики судна відрізняються від тих, які зазначено у Міжнародному обмірному свідоцтві (1969 року), що призводить до збільшення валової місткості або чистої місткості, держава прапора повинна бути оперативно проінформована про це.

5. Відповідно до Статті 12 TONNAGE 1969 державний інспектор не має права прийняти рішення про затримання судна, яке має чинне Міжнародне обмірне свідоцтво (1969 року), у тому числі, якщо ним виявлено, що основні характеристики судна відрізняються від тих, які зазначено у цьому свідоцтві.

Додаток 6
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

щодо дипломування моряків, укомплектованості та часу відпочинку екіпажу судна

1. Загальні положення

Дипломування моряків, укомплектування екіпажу та час відпочинку моряків встановлені SOLAS 1974 (прийнята в 1974 році і вступила в силу в 1980 році) та STCW 1978 (прийнята в 1978 році і вступила в силу в 1984 році). Державному інспектору слід використовувати обидві ці конвенції зі змінами, що внесені до них.

2. Мета та завдання

Ці Процедури призначені для гармонізації перевірок у рамках контролю суден відповідно до правил V/14 (укомплектування суднового екіпажу) і I/2 (дипломування моряків) SOLAS 1974 та до глави VIII (години відпочинку) STCW 1978.

3. Застосування

3.1. Правило V/14.2 Додатка до SOLAS 1974 застосовується тільки до суден, що підпадають під дію глави I Додатка до SOLAS 1974. STCW 1978 застосовується до моряків, які працюють на морських суднах. STCW Code складається з обов'язкової частини А і частини В, що не має обов'язкового характеру. Частина В STCW Code не застосовується під час перевірки. Таблицю В-I/2 STCW Code «Перелік дипломів, свідоцтв фахівців та документальних доказів, що вимагаються STCW 1978» державному інспектору слід використовувати виключно у довідкових цілях.

3.2. Всі пасажирські судна, незалежно від розміру, та всі інші судна валовою місткістю 500 тонн і більше повинні мати документ про мінімальний безпечний склад екіпажу або його еквівалент, виданий державою прапора.

3.3. Будь-який новий або окремих недолік, що пов'язаний з SOLAS 1974, STCW 1978, або з іншими конвенціями ІМО, бажано реєструвати з посиланням на ці конвенції.

4. Відповідні документи

Для перевірки, відповідно до цих Процедур, необхідні наступні документи:

Дипломування моряків

- 1) професійний диплом;
- 2) свідоцтво фахівця;
- 3) підтвердження про визнання професійного диплому (підтвердження держави прапора);
- 4) документальний доказ (тільки для пасажирських суден);
- 5) медичне свідоцтво.

Укомплектування екіпажу

- 1) документ про мінімальний безпечний склад екіпажу;
- 2) суднова роль.

Години відпочинку

- 1) таблиця режиму роботи судна та (або) розклад несення вахти;
- 2) записи про щоденні години відпочинку.

5. Визначення і скорочення

Визначення

Професійний диплом – документ, виданий та підтверджений для капітанів, осіб командного складу та радіооператорів ГМЗЛБ відповідно до положень глав II, III, IV або VII STCW 1978 та такий, що надає право його законному власнику працювати на тій посаді та виконувати пов'язані з цим функції, на тому рівні відповідальності, які вказані у професійному дипломі.

Свідоцтво фахівця – документ, інший ніж професійний диплом, виданий моряку, у якому зазначено, що відповідні вимоги щодо підготовки, компетентності чи стажу роботи на судах, що містяться в STCW 1978, виконано.

Документальні докази – документи, інші ніж професійний диплом або свідоцтво фахівця, які використовуються для встановлення того, що відповідні вимогам STCW 1978 виконано. Документальний доказ, що вимагається STCW 1978, видається тільки для персоналу, який відповідає мінімальним обов'язковим вимогам для підготовки і кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу, а також іншого персоналу на пасажирських судах (правило V/2 STCW 1978).

Скорочення

ПД – професійний диплом;

СФ – свідоцтво фахівця;

ДМБС – документ про мінімальний безпечний склад екіпажу.

6. Перевірка судна

6.1 Підготовка до візиту на судно

6.1.1. З урахуванням типу, розміру, потужності двигуна та інших відомостей про судно, державний інспектор повинен знати відповідні вимоги правила V/14 Додатка до SOLAS 1974 і STCW 1978.

6.1.2. Державний інспектор повинен знати, що резолюції є документами необов'язкового характеру і не можуть застосовуватися під час перевірки.

6.1.3. Державний інспектор повинен також встановити, чи є держава прапора стороною STCW 1978. Якщо держава прапора не є стороною STCW 1978 або є стороною, але не визначена в циркулярі MSC.1/Circ.1163, тоді повинна бути проведена більш детальна перевірка.

6.2. Первісна перевірка

Свідоцтва та документи моряків

6.2.1. Державний інспектор повинен перевірити відповідні документи, зазначені в пункті 4 цих Процедур.

6.2.2. Перевірці підлягає наступне: чи мають працюючі на судні моряки, від яких вимагається наявність кваліфікаційного документу, відповідні ПД, СФ і документальні докази, видані відповідно до глав II, III, IV, V, VI і VII STCW 1978, а також видані адміністрацією держави прапора підтвердження про визнання цих документів, пільгові дозволи або документальні докази того, що адміністрації держави прапора направлено запит про підтвердження держави прапора, якщо це може бути застосовано. Ці документи свідчать про успішне завершення підготовки та досягнення необхідного стандарту компетентності.

6.2.3. Під час перевірки ПД та інших документів моряків державний інспектор повинен впевнитися, що вони відповідають характеристикам судна, умовам його експлуатації, а також посадам, які займають моряки.

6.2.4. Відповідно до положень пункту 2 статті VI STCW 1978 ПД капітанів і членів командного складу повинні підтверджуватися адміністрацією держави прапора, що видає документи, у формі, як визначено правилом I/2 Додатка до STCW 1978.

6.2.5. ПД може бути виданий як єдиний документ із включенням необхідних підтверджень про визнання. За умови здійснюється такого включення використовувана форма повинна відповідати тій, що встановлена пунктом 1 розділу A-I/2 STCW Code.

6.2.6. Підтвердження про визнання також може видаватися у вигляді окремого документа. В такому випадку використовується форма, наведена в пункті 2 розділу A-I/2 STCW Code.

6.2.7. Однак адміністрація держави прапора може використовувати відмінну форму для ПД і підтверджень про визнання, ніж передбачено в розділі A-I/2 STCW Code, за умови, що як мінімум, необхідна інформація надається латинськими буквами і арабськими цифрами. Дозволені зміни у форматі викладені в пункті 4 розділу A-I/2 STCW Code.

6.2.8. ПД і підтвердженням про визнання, виданим як окремі документи, присвоюється індивідуальний номер, за винятком коли підтвердженню про визнання присвоюється такий самий номер, що і відповідному ПД, за умови, що цей номер є індивідуальним.

6.2.9. ПД і підтвердження про визнання, видані як окремі документи, повинні містити дату закінчення терміну дії. Дата закінчення терміну дії підтвердження про визнання, виданого як окремого документу, не повинна перевищувати 5 років з дати видачі і ніколи не може перевищувати термін дії ПД.

6.2.10. Необхідно, щоб СФ, видане капітану або особі командного складу відповідно до правила V/1-1 або V/1-2, а також ПД, виданий державою відмінною від держави прапора судна, на якому працює моряк, повинні бути визнаними адміністрацією держави прапора судна. У разі встановлення державним інспектором того факту, що адміністрація держави прапора визнала ПД або СФ, видані стороною, не зазначеною у циркулярі MSC.1/Circ.1163, від адміністрації держави прапора слід витребувати роз'яснення. Відповідно до пункту 4 правила I/10 STCW 1978 ПД, видані державою, яка не є стороною цієї конвенції, або за дорученням такої держави, не повинні визнаватися адміністрацією держави прапора судна.

6.2.11. Адміністрація держави прапора, яка відповідно до правила I/10 визнала ПД або СФ, видане капітанам або особам командного складу, повинна підтвердити своє визнання такого ПД. Форма такого підтвердження про визнання міститься у пункті 3 розділу A-I/2 STCW Code.

6.2.12. Неправильне формулювання або відсутність необхідної інформації можуть викликати підозру щодо достовірності ПД або підтверджень про визнання.

6.2.13. Підтвердженню про визнання ПД повинен присвоюється індивідуальний номер, проте може присвоюватися такий самий номер, що і відповідному ПД, за умови що цей номер індивідуальний.

6.2.14. У Підтвердженні про визнання ПД повинна вказуватися дата закінчення терміну дії. Дата закінчення терміну дії підтвердження про визнання ніколи не може перевищувати терміну дії ПД, визнання якого підтверджується.

6.2.15. У підтвердженні про визнання повинна вказуватися посада, на якій власник ПД має право працювати у термінах, ідентичних тим, що використовуються у вимогах, які застосовуються адміністрацією держави прапора щодо безпечного комплектування суден екіпажами. Це може стати причиною невеликих розбіжностей у термінології між оригіналом ПД і підтвердженням про визнання.

6.2.16. Моряки повинні мати при собі на судні оригінал ПД, а також будь-які оригінали підтвердження про визнання. Підтвердження про визнання ПД не має давати моряку право працювати на більш високій посаді, ніж передбачено оригіналом ПД.

6.2.17. Якщо того вимагають обставини, адміністрація держави прапора може дозволити моряку працювати не більше трьох місяців на суднах, що мають право плавати під її прапором, якщо він має належний чинний ПД, виданий та підтверджений іншою адміністрацією держави прапора відповідно до її вимог для використання на суднах цієї сторони. У разі такої ситуації, повинне бути в наявності документальне підтвердження того, що адміністрації держави прапора направлено заяву на підтвердження («подання заяви на підтвердження», CRA). Дане положення надає право адміністраціям держави прапора дозволяти морякам працювати на їх суднах під час розгляду заяви на підтвердження.

6.2.18. Якщо закінчився термін дії підтвердження про визнання або ПД або якщо відповідний документ не видано, або немає документального підтвердження факту подання заяви на підтвердження, державний інспектор повинен розглянути питання про відповідність судна правилу I/4.1.2 STCW 1978, що кількість моряків, які працюють на судні, та їхні ПД відповідають поставленим вимогам адміністрації держави прапора щодо безпечного комплектування суден екіпажами. Ця обставина має бути визнана недоліком відповідно до правила I/4.2.4 STCW 1978, який необхідно усунути до відходу судна, в іншому випадку судно має бути затримано. Державний інспектор, що здійснює перевірку, повинен негайно повідомити в письмовому вигляді капітана судна та консула, або за його відсутності, найближчого дипломатичного представника або адміністрацію держави прапора, з тим щоб були негайно вжиті відповідні дії.

6.2.19. У разі підозри щодо інтоксикації капітанів, осіб командного складу та (або) інших моряків при виконання своїх обов'язків з питань безпеки, охорони або захисту навколишнього природного середовища, повинні бути повідомлені відповідні органи влади держави порту і прапора відповідно до цих Правил.

6.2.20. Моряки повинні мати чинне медичне свідоцтво і повинні пройти відповідну процедуру ознайомлення на судні. Якщо на членів екіпажу покладаються будь-які обов'язки щодо безпеки, охорони або захисту навколишнього середовища, вони повинні отримати підготовку і мати кваліфікації для виконання таких обов'язків відповідно до застосовної глави STCW Code.

6.2.21. Відповідно до пункту 5 розділу A-VI/1 STCW Code адміністрація держави прапора може увільнити моряків, зайнятих на суднах, крім пасажирських суден валовою місткістю більше 500 тонн, які здійснюють міжнародні рейси, і танкерів, від виконання деяких вимог зазначеного розділу.

Склад екіпажу

6.2.22. Державний інспектор повинен перевірити відповідні документи, зазначені в пункті 4 цих Процедур.

6.2.23. Керівними принципами перевірки укомплектування судна екіпажем є:

перевірка того, що кількість моряків, що працюють на судні, та їх ПД знаходяться у відповідності до застосовних вимог адміністрації держави прапора щодо безпечного укомплектування суден екіпажами; і

перевірка того, що судно і його персонал відповідають міжнародним положенням, встановленим в SOLAS 1974 і STCW 1978.

6.2.24 Якщо судно укомплектоване екіпажем відповідно до ДМБС або іншого еквівалентного документу, виданого державою прапора, державний інспектор повинен визнати, що судно безпечно укомплектовано екіпажем, за винятком випадків, коли документ явно виданий без врахування принципів, що містяться у відповідних документах, у цьому випадку державний інспектор повинен проконсультуватися з адміністрацією держави прапора.

6.2.25. Якщо адміністрація держави прапора не видала документ про безпечне укомплектування або його еквівалент на підставі розміру судна, державний інспектор повинен перевірити ПД, СФ членів екіпажу і відповідні підтвердження державою прапора і порівняти їх з вимогами STCW 1978. Відносно кількості моряків державний інспектор повинен покладатися на свої професійні знання з урахуванням глави VIII STCW 1978 та STCW Code, а також тривалості та району наступного рейсу, з тим щоб визначити, чи може цей рейс бути виконаний безпечним чином. Державний інспектор повинен взяти до відома кількість моряків на судні під час попереднього рейсу як ще один показник рівня укомплектування екіпажем для даного судна. Державний інспектор повинен проконсультуватися з адміністрацією держави прапора, якщо є потреба у додатковій інформації.

6.2.26. Якщо закінчився термін дії підтвердження про визнання ПД, або підтвердження не видане або відсутнє документальне підтвердження того, що направлено заяву на підтвердження (CRA), державний інспектор повинен розглянути питання про те, чи відповідає судно поставленим вимогам щодо безпечного укомплектування екіпажем адміністрації держави прапора. Якщо державному інспектору потрібно будь-яка додаткова інформація, необхідно проконсультуватися з адміністрацією держави прапора.

6.2.27. Якщо адміністрація держави прапора не відповідає на запит, це повинно вважатися явною підставою для проведення більш детальної перевірки судна, з тим щоб переконатися, що чисельність і склад екіпажу відповідають принципам, встановленим в пункті 6.2.23 цих Процедур. Судну повинно бути дозволено вийти в море лише в тому випадку, якщо це безпечно, з урахуванням критеріїв для затримання, зазначених у пункті 7.3 цих Процедур. У будь-якому такому випадку, мінімальні стандарти, що застосовуються до іноземних суден, не повинні бути більш суворими, ніж ті, що застосовуються до українських суден.

Години відпочинку

6.2.28. Усі особи, призначені виконувати обов'язки вахтового помічника капітана або особи рядового складу, які входять до складу вахти, а також особи, яким призначено виконання обов'язків стосовно забезпечення безпеки та охорони, а також запобігання забрудненню, повинні мати час на відпочинок не менше, ніж:

10 годин відпочинку протягом 24-годинного періоду; та

77 годин протягом будь-якого 7-денного періоду.

6.2.29. Години відпочинку можуть бути розділені не більше ніж на 2 періоди, один з яких повинен тривати щонайменше 6 годин, а проміжки часу між періодами відпочинку не повинні перевищувати 14 годин.

6.2.30. Державний інспектор повинен перевірити застосовні документи, зазначені у пункті 4 цих Процедур, а саме: розклад несення вахти і звітні записи про щоденні години відпочинку. Державний інспектор має перевірити особистий екземпляр звітних записів моряка щодо годин відпочинку, які ведуться моряками на судні, щоб упевнитися в точності звітних записів.

6.2.31. Розклад несення вахти має розміщуватися у легкодоступному місці та бути складеним у стандартному форматі (Керівні принципи ІМО (МОП) щодо встановлення графіків внутрішнього трудового розпорядку на борту судна і форм облікових записів тривалості робочого часу і часу відпочинку моряків) на робочій мові або мовах на судні та на англійській мові.

6.2.32. Записи щоденних годин відпочинку повинні вестися в стандартному форматі, на робочій мові або мовах на судні та на англійській мові.

6.2.33. Державний інспектор повинен перевірити, що моряки, які прибувають для виконання робіт за викликом (наприклад, до машинного відділення, яке не обслуговується), повинні отримували достатній період відпочинку як компенсації, якщо звичайний період відпочинку переривається через виклики для проведення робіт.

6.2.34. Під час оцінки годин відпочинку державний інспектор повинен брати до уваги будь-які надзвичайні умови, що виникають, внаслідок яких морякам потрібно виконувати роботу протягом понаднормового часу з метою термінового забезпечення безпеки судна. У таких випадках необхідно звернутися за консультацією до капітана і отримати роз'яснення щодо того, як морякам, яких це торкнулося, були надані належні періоди відпочинку.

6.2.35. Адміністрації держави прапора можуть надати виключення з вимог пунктів 6.2.28.2 і 6.2.29 цих Процедур не більше двох послідовних тижнів за умови, що період відпочинку моряків складає не менше 70 годин протягом будь-якого 7-денного періоду.

6.3. Явні підстави

6.3.1. Термін «явні підстави» визначено в розділі 1.4. цих Правил.

6.3.2. На додаток до явних підстав, що наведені у пункті 3.2 розділу III цих Правил, конкретні обставини, що вказані нижче, відповідно до пункту 1.3 правила I/4 STCW 1978, вважаються підставами для більш детальної перевірки судна:

- 1) судно зазнало зіткнення, сіло на мілину чи торкнулося ґрунту; або
- 2) судно під час ходу, на якорі чи біля причалу, здійснило викид речовин, який, відповідно до MARPOL або національного законодавства України, є незаконним; або
- 3) судно виконувало безладне чи небезпечне маневрування, не дотримуючись встановлених шляхів руху, прийнятих ІМО систем установлених шляхів чи правил або безпечної навігаційної практики та процедур; або
- 4) експлуатація судна створює небезпеку для людей, майна, чи навколишнього природного середовища або порушує систему охорони;

6.4. Більш детальна перевірка

6.4.1. Державний інспектор повинен перевірити:

чи морякам був наданий достатній відпочинок і, що особовий склад першої при відході в рейс та наступних змінних вахт отримував достатній відпочинок та був придатним до несення вахти у всіх інших відносинах. Це може бути зроблено шляхом порівняння звітних записів за щоденними годинами відпочинку з вимогами STCW 1978 за досить тривалий період, який принаймні, повинен включати, семиденний період, що безпосередньо передусь відходу (за наявності такого періоду). Період відпочинку повинен відповідати фактичним годинам роботи;

наявність ПД членів екіпажу з тим, щоб впевнитися у тому, що судно і склад екіпажу відповідають вимогам STCW 1978; і

що розклад ходової або машинної вахти відповідає вимогам для судна, зазначеним в ДМБС адміністрацією держави прапора, вимогам правила VIII/2 STCW 1978 та розділу A-VIII/2 STCW Code.

6.4.2. Фактична оцінка компетентності моряків має бути проведена лише у випадку, якщо є явні підстави вважати, що необхідні вимоги не виконуються, оскільки сталося будь-яка із ситуацій, визначених у пункті 6.3.2 цих Процедур, не підтримується здатність моряків судна дотримуватися відповідних стандартів несення вахти та безпеки, як це вимагається STCW 1978:

процедура оцінки, передбачена підпунктом 1.3 правил I/4 STCW 1978, повинна мати форму перевірки того, що члени екіпажу, від яких вимагається наявність компетентності, фактично володіють необхідними навичками, пов'язаними з цією подією;

здійснюючи таку оцінку, необхідно мати на увазі, що внутрішні судові процедури стосуються ISM Code, а положення STCW 1978 обмежуються компетентністю стосовно безпечного виконання таких процедур;

порядок контролю згідно з STCW 1978 повинен бути обмежений стандартами компетентності окремих моряків на судні та їхніми навичками стосовно несення вахти, як визначено в частині A STCW Code. Оцінка компетентності, яка проводиться на борту, повинна починатися з перевірки ПД моряків;

незважаючи на перевірку ПД, оцінка згідно з пунктом 1.3 правила I/4 STCW 1978 має вимагати від моряка демонстрації відповідної компетентності на його робочому місці, включи за необхідністю перевірку того, що експлуатаційні вимоги стосовно несення ним вахти дотримуються, та що у межах компетентності моряка в аварійних ситуаціях ним виконуються належні дії;

під час оцінки повинні використовуватися лише ті методи демонстрації компетентності разом з критеріями їхньої оцінки та сферою стандартів, які зазначені у частині A STCW Code. Якщо існують сумніви щодо знань по експлуатації обладнання, необхідно звернутися з проханням до відповідальної особи командного складу або члену екіпажу виконати функціональне випробування. Неможливість виконати функціональне випробування може свідчити про відсутність ознайомлення або компетентності;

оцінка компетентності з питань охорони повинна проводитися для тих моряків, які виконують певні обов'язки, пов'язані з охороною, тільки при наявності чітких підстав, як зазначається у главі XI/2 Додатка до SOLAS 1974. У всіх інших випадках оцінка повинна бути обмежена перевіркою ПД та (або) підтверджень моряків.

7. Подальші дії державного інспектора

7.1. Державний інспектор відповідно до STCW 1978 або SOLAS 1974 здійснює:

- перевірку документації судна; і
- перевірку документації, що стосується окремих моряків на судні.

7.2. Невичерпний перелік можливих недоліків відповідно до STCW 1978 або SOLAS 1974.

Документи моряків:

відсутність ПД, СФ, підтверджень адміністрації держави прапора або документального доказу того, що вони надали адміністрації держави прапора заяву на отримання підтвердження (правила I/4.2.1 і I/10 STCW 1978);

спеціальні вимоги до навчання: не надані докази проходження моряком обов'язкового початкового або підготовчого курсу або підтвердження;

відсутні докази початкової підготовки чи отримання СФ, якщо вони не включено і до ПД (правила VI/1, VI/1.2, VI/3, VI/4 і VI/6 STCW 1978); і

інформація про те або доказ того, що капітан або члени екіпажу не знають основних суднових операцій, які відносяться до безпеки суден чи запобігання забрудненню або що такі операції на судні не виконуються.

Комплектування суден екіпажами:

відсутність ДМБС, або невідповідність складу екіпажу (кількість або кваліфікації) ДМБС (правило I/4.2.2 STCW 1978 та правило V/14 Додатка до SOLAS 1974); і

особа, що несе вахту, є некомпетентною (правило I/4.2.4 STCW 1978).

Години відпочинку:

розклад несення вахти не вивішений або не виконується (правила I/4.2.3 і I/4.2.5 STCW 1978 і розділ A-VIII/1.5 STCW Code);

відсутність розкладу несення вахти або записів щоденних годин відпочинку моряків (A-VIII/1.7 STCW Code);

записи про години відпочинку моряків є неточними або неповними (A-VIII/1.7 STCW Code); і

особи, що несуть вахту, отримують менше 10 годин відпочинку протягом будь-якого 24-годинного періоду (тобто працюють понад 14 годин) або менше 77 годин відпочинку протягом будь-якого 7-денного періоду (A-VIII/1 STCW Code) .

7.3 Недоліки, що зумовлюють затримання

7.3.1. Недоліки, що можуть становити небезпеку для людей, майна або навколишнього природного середовища відповідно до пункту 2 правила I/4 STCW 1978:

відсутність у моряків, від яких вимагається наявність кваліфікаційного документу, належних ПД, дійсних пільгових дозволів або документального доказу того, що вони надали адміністрації держави прапора заяву на отримання підтвердження, згідно з пунктом 5 правила I/10 STCW 1978;

невиконання вимог стосовно безпечного комплектування суден екіпажами, які застосовуються адміністрацією держави прапора;

невиконання вимог стосовно несення навігаційної вахти або вахти в машинному відділенні, визначених адміністрацією держави прапора для судна;

відсутність у складі вахти кваліфікованої особи для експлуатації обладнання, необхідного для безпечного плавання, радіозв'язку для забезпечення безпеки, або запобігання забрудненню моря; а також

неспроможність забезпечити першу вахту при відході в рейс та наступні змінні вахти особами, які достатньо відпочили та придатні до несення вахти в інших відносинах.

7.3.2. Неспроможність капітана або екіпажу судна усунути будь-який з недоліків, який визнаний державним інспектором як такий, що становить небезпеку для людей, майна або навколишнього природного середовища, є, відповідно до STCW 1978, достатньою підставою для затримання судна.

7.3.3. Нижче перелічені приклади недоліків, що є підставою для затримання:

Стосовно судна

не представлені ДМБС або його еквівалент (правило V/14.2 Додатка до SOLAS 1974); і

на судні відсутні записи про щоденні години відпочинку моряків (A-VIII/1.7 STCW Code);

Стосовно документів моряків

відсутній ПД або серйозні розбіжності у ПД (правило I/4.2.1 STCW 1978);

відсутність на вахті радіооператора ГМЗЛБ, що має ПД або підтвердження (загальне або обмежене), (правила I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3, I/4.2.4 і II/1.2.1 STCW 1978);

відсутність документації для персоналу, що має призначені обов'язки з питань безпеки, охорони та запобігання забрудненню (правила I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3 і I/4.2.4 STCW 1978);

термін дії свідоцтв (правило I/4.2.1 STCW 1978) або медичних свідоцтв (правила I/9.6 і I/9.7 STCW 1978) закінчився; і

виявлено, що ПД отриманий обманним шляхом або власник ПД не є тією особою, якій цей ПД був виданий.

7.4. Інші дії державного інспектора

Стосовно судна

7.4.1. Якщо фактична кількість членів екіпажу або його склад не відповідають ДМБС, державний інспектор повинен запитати рекомендації адміністрації держави прапора про те, чи слід дозволити судну вийти в рейс при існуючій кількості членів екіпажу і складі екіпажу. Такий запит і відповідь на нього повинні бути виконані найбільш зручним і швидким способом, будь-яка зі сторін може запитати документ в письмовій формі. Якщо фактична кількість членів екіпажу або його склад не приведені у відповідність з ДМБС або адміністрація держави прапора не рекомендує судну вихід в море, може бути розглянуто питання про затримання судна після врахування критеріїв, наведених в пункті 7.3 цих Процедур.

7.4.2. До затримання судна державний інспектор повинен розглянути наступне:

- тривалість і характер передбачуваного рейсу або експлуатації;
- чи створює недолік небезпеку для суден, осіб, що перебувають на борту, або для навколишнього природного середовища;
- чи можуть бути дотримані відповідні періоди відпочинку екіпажу;
- розміри і тип судна та передбачене обладнання; і
- характер вантажу.

Стосовно недоліків

7.4.3. Якщо укомплектування судна екіпажами не відповідає ДМБС, не можуть бути представлені докази держави прапора або документальну заяву на підтвердження, державний інспектор, по можливості, має проконсультуватися з адміністрацією держави прапора з урахуванням різниці в часі або інших обставин. Однак якщо немає можливості встановити зв'язок з адміністрацією держави прапора, Морська адміністрація повинна негайно повідомити у письмовому вигляді капітана судна і консула або, у разі його відсутності, найближчого дипломатичного представника або адміністрацію держави прапора, з тим щоб було негайно вжиті відповідні дії.

7.4.4. У разі, якщо на вахті чергує моряк, який не має відповідної кваліфікації, і (або) не дотримується розкладу несення вахти, про це має бути повідомлено адміністрацію держави прапора, а цей факт має розглядатися, як недолік за ISM Code.

7.4.5. У випадках, коли вахтений моряк не має кваліфікації для виконання певної операції, виконання цієї операції має бути негайно зупинене.

8. Надання звіту про недоліки

Державний інспектор повинен усвідомлювати, що окрім SOLAS 1974 та STCW 1978 можуть застосовуватися інші міжнародні документи. Державний інспектор має вирішити, який з них є найбільш прийнятним під час підготовки переліку недоліків.

Додаток 7
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

проведення більш детальної перевірки вимог до конструкції та обладнання
судна

1. Якщо загальне враження або спостереження державного інспектора на борту судна надають йому явні підстави вважати, що судно є субстандартним, він повинен приступити до більш детальної перевірки з урахуванням нижченаведеного.

2. Конструкція судна

2.1. Враження державного інспектора про стан корпусу, загальний стан палуби і стан таких об'єктів, як східні люки, леєрне огороження, ізоляція трубопроводів, ділянки, уражені суцільною або точковою корозією, має лягти в основу при визначенні необхідності проведення повного огляду конструкцій судна в тій мірі, в якій це можливо при знаходженні його на плаву. Значні ділянки пошкоджень або ділянки, уражені суцільною або точковою корозією на настилі палуби і зовнішній обшивці корпусу, а також на підкріпленнях, що відносяться до них, та які впливають на морехідні якості або місцеву міцність, можуть бути підставою для затримання судна. Може виникнути необхідність перевірки підводної частини корпусу судна. Приймаючи рішення, державний інспектор повинен враховувати морехідні якості судна, а не його вік, беручи до уваги певний знос в межах мінімальних допустимих показників. Пошкодження, яке не впливає на морехідні якості, не може вважатися підставою для затримання судна, так само, як і пошкодження, яке було тимчасово, але надійно виправлено на час переходу судна в порт для здійснення остаточного ремонту. Однак, при оцінці характеру пошкоджень, державний інспектор повинен враховувати розташування житлових приміщень екіпажу, а також те, чи здійснює пошкодження значний вплив на їх мешкання.

2.2. Державний інспектор повинен звертати особливу увагу на конструктивну цілісність і морехідні якості навалювальних суден і нафтових танкерів і враховувати, що ці судна повинні проходити Розширену програму перевірок під час оглядів відповідно до положень правила XI-1/2 Додатка до SOLAS 1974.

2.3. Оцінка державним інспектором безпеки конструкції цих суден повинна ґрунтуватися на підшивці актів оглядів, що знаходиться на борту. Ця підшивка повинна містити акти оглядів конструкцій, акти про оцінку стану (перекладені на англійську мову і схвалені адміністрацією держави прапора або від її імені), акти про заміри товщини металевих конструкцій корпусу і документ про планування огляду. Державний інспектор повинен враховувати, що після огляду може бути невелике запізнення в оновленні підшивки актів оглядів. Якщо існує сумнів в тому, що необхідний огляд було проведено, державний інспектор повинен звернутися за підтвердженням до визнаної організації.

2.4. Якщо підшивка актів оглядів вимагає більш детальної перевірки конструкції судна або якщо на судні таких актів немає, державний інспектор повинен звернути особливу увагу, в залежності від обставин, на конструкцію корпусу, системи трубопроводів в районі вантажних танків або трюмів, насосні відділення, кофердами, тунелі трубопроводів, порожні простори в межах вантажної зони, а також баластні танки.

2.5. Щодо навалювальних суден державний інспектор повинен перевіряти основну конструкцію трюмів щодо явно несанкціонованого ремонту. Відносно навалювальних суден державний інспектор повинен перевірити, що Буклет по навалювальному судну схвалений, в вантажних трюмах встановлені пристрої сигналізації рівня води, в буклеті, якщо може бути застосовано, відображені будь-які обмеження, що накладаються на перевезення навалювальних вантажів, і що трикутник, який відповідає характеру навантаження навалювального судна, постійно нанесено.

3. Машинні приміщення

3.1. Державний інспектор повинен оцінити стан механічної та електричної установок щодо їх здатності забезпечувати достатню безперервну потужність для руху судна і для допоміжних пристроїв і систем.

3.2. Під час перевірки машинних приміщень державний інспектор повинен отримати уявлення про рівень технічного обслуговування. Зношені, від'єднанні або непрацюючі тяги швидкозапірних клапанів, від'єднанні або недіючі штоки дистанційного керування або пристрої для вимкнення механізмів, відсутні маховики клапанів, ознаки постійного витоку пару, води і мастила, брудне покриття другого дна і брудні ляля або великі ділянки корозії на фундаментах механізмів вказують на незадовільну організацію технічного обслуговування систем. Велика кількість тимчасових виправлень, включаючи хомути на трубопроводах або цементні ящики, вказує на небажання проводити остаточний ремонт.

3.3. Хоча визначити стан механізмів без випробувань їх в дії неможливо, наявність загальних недоліків, таких як протікання сальників насосів, брудні водомірні скла, недіючі манометри, іржаві запобіжні клапани, недіючі або відключені запобіжні контрольно-вимірювальні пристрої, ознаки багаторазового спрацювання запобіжних клапанів продувних порожнин дизеля або картера, несправні або недіючі автоматичне обладнання та системи сигналізації, поточні кожухи або димоходи котлів, дають підставу перевірити машинний журнал і вивчити записи про вихід з ладу механізмів і аварії, а також вимагати проведення випробувань механізмів в дії.

3.4. У випадку якщо один електричний генератор виведений з експлуатації, державний інспектор повинен перевірити наявність енергії для живлення пристроїв і систем відповідального призначення і аварійних пристроїв і систем і провести випробування.

3.5. Якщо факт недбалого ставлення стає очевидним, державний інспектор повинен розширити обсяг своєї перевірки, включивши в неї, наприклад, випробування головного і допоміжного рульових приводів, автоматичних обмежувачів граничного числа обертів, переривників тощо.

3.6. Незважаючи на те, що один або декілька вищезазначених недоліків вказує на те, що судно є субстандартним, фактичне їх поєднання є в кожному окремому випадку предметом професійної оцінки державного інспектора.

4. Умови призначення вантажної марки

У випадку, якщо державний інспектор вважатиме огляд корпусу необов'язковим, проте, за результатами зовнішнього огляду на палубі виявлені несправні люкові закриття, ознаки корозії повітряних труб і комінгсів вентиляційних шахт, слід ретельно перевірити умови призначення вантажної марки, звертаючи особливу увагу на закриваючі пристрої, засоби осушення палуб і пристрої, що мають відношення до захисту екіпажу.

5. Рятувальні засоби

5.1. Ефективність рятувальних засобів в значній мірі залежить від задовільного технічного обслуговування їх екіпажем і використання під час регулярних навчань. Період, що минув з часу останнього огляду для отримання Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо обладнання та постачання (пункт 5 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил), може бути значним фактором, що визначає ступінь погіршення стану обладнання та постачання, якщо вони не піддавалися регулярним перевіркам з боку екіпажу.

Крім випадків відсутності необхідного обладнання, що вимагається конвенціями, і постачання або наявності очевидних дефектів, таких як пробоїни в рятувальних шлюпках, державний інспектор повинен звертати увагу на ознаки того, що обладнання, призначене для спуску і підйому рятувальних шлюпок і плотів, не використовується, або не може бути використано через наявні перешкоди, або має дефекти. Такими ознаками можуть бути скупчення фарби, заїдання деталей, що обертаються, відсутність мастила, незадовільний стан блоків і шлюпкових талів, стан кріплення підйомного гака рятувальної шлюпки до її корпусу, а також неправильне кріплення або розміщення палубного вантажу.

5.2 При виявленні таких ознак державний інспектор має підстави для проведення більш детальної перевірки всіх рятувальних засобів. Така перевірка має включати приспускання рятувальних шлюпок і плотів, перевірку обслуговування рятувальних плотів, кількості та стану рятувальних жилетів і кругів, а також перевірку терміну дії піротехнічних засобів. Зазвичай ця перевірка не повинна бути такою ж детальною, як при відновленні Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо обладнання та постачання, і повинна бути зосереджена на елементах, необхідних для забезпечення безпечного залишення судна, проте в крайніх випадках може знадобитися проведення повної перевірки, як і при видачі Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо обладнання та постачання (пункт 5 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил). При проведенні перевірки необхідно звернути увагу на наявність і функціонування ефективного забортного освітлення, засобів авральною сигналізації для екіпажу і пасажирів, а також на наявність освітлених шляхів до місць збору і посадки в рятувальні шлюпки і плоти.

6. Протипожежна безпека

6.1. Судна всіх типів.

Незадовільний стан пожежних трубопроводів і трубопроводів для миття палуби, а також їхніх кранів і можлива відсутність пожежних рукавів та вогнегасників в житлових приміщеннях можуть бути підставою для проведення ретельної перевірки всього протипожежного обладнання. Державний інспектор повинен звертати увагу не тільки на дотримання вимог нормативних актів, а й на ознаки існування пожежної небезпеки, що перевищує нормальну; причиною підвищеної пожежонебезпеки може бути надто забруднений стан машинного приміщення, що (виключно за умовою наявності значних недоліків у стані стаціонарного або переносного протипожежного обладнання) може бути підставою для того, щоб визнати судно субстандартним. До адміністрації держави прапора повинен бути спрямований запит про метод конструктивного захисту, і державний інспектор повинен, як правило, обмежити проведення перевірки підтвердженням ефективності передбачених заходів.

6.2. Пасажирські судна

Насамперед державний інспектор повинен скласти думку про необхідність перевірки протипожежних засобів, виходячи з оцінки судна згідно з попередніми пунктами, особливо згідно з пунктом, що стосується протипожежного обладнання. Якщо державний інспектор вважає за необхідне провести більш детальну перевірку протипожежних засобів, він повинен перевірити наявні на борту схеми протипожежного захисту, з тим щоб отримати загальне уявлення про передбачені на судні заходи протипожежної безпеки і оцінити їх відповідність вимогам конвенцій на рік побудови судна. Питання, що стосуються методу конструктивного захисту судна, повинні бути адресовані адміністрації держави прапора, а державний інспектор повинен лише обмежитися перевіркою ефективності передбачених пристроїв.

6.3. Поширення пожежі може прискоритися, якщо протипожежні двері швидко не приводяться в дію. Державний інспектор повинен перевірити їх працездатність, а також пристрої, що утримують двері, встановлені в переборках головних зон, вигородках трапів і в обмежувальних конструкціях приміщень високої пожежонебезпеки, таких як відділення головних механізмів і камбузи, звертаючи особливу увагу на двері, що утримуються у відкритому положенні. Необхідно також звертати увагу на головні вертикальні зони, які могли бути порушені при подальшому переобладнанні судна. Додатковою небезпекою в разі пожежі є поширення диму через системи вентиляції. Має бути проведена вибіркова перевірка заслінок і димових отворів, з тим щоб встановити ступінь їх працездатності. Державний інспектор повинен також переконатися, що вентилятори можуть бути зупинені з головних постів управління і що наявні засоби закриття головних приймальних і вихідних отворів вентиляційних систем.

6.4. Необхідно звернути увагу на надійність шляхів евакуації, переконавшись в тому, що двері, що мають особливо важливе значення, не тримаються замкненими, а коридори і трапи не захаращені. Відносно мінімальної ширини зовнішніх шляхів евакуації повинні вживатися заходи, схвалені адміністрацією держави прапора.

6.5. Слід вживати схвалені адміністрацією держави прапора заходи по розташуванню ручних сповіщувачів.

7. Правила запобігання зіткненню суден на морі

Важливим аспектом забезпечення безпеки людського життя на морі є повне дотримання правил запобігання зіткненню суден. На підставі огляду на палубі державний інспектор повинен визначити необхідність проведення перевірки ліхтарів та їх екранів, а також засобів подачі звукових сигналів і сигналів лиха.

8. Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо конструкції

Загальний стан судна може спонукати державного інспектора розглянути питання, які не пов'язані з обладнанням і постачанням, які забезпечують безпеку, і призначенням вантажної марки, але які, тим не менш, пов'язані з безпекою судна, такі як ефективність обладнання, що відноситься до Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо конструкції (пункт 4 частини А розділу I Додатка 4 до цих правил), до якої можуть входити осушувальні пристрої, засоби відключення подачі повітря і палива в разі пожежі, системи аварійно-попереджувальної сигналізації, а також аварійні джерела електроенергії.

9. Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо радіоустаткування

Чинність Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо радіоустаткування (пункт 6 частини А розділу I Додатка 4 до цих правил) та доданого до нього переліку обладнання (форма R) має вважатися доказом наявності та ефективності зазначеного в них обладнання, однак державний інспектор повинен переконатися в тому, що для експлуатації судна та несення на ньому слухової вахти є персонал, що володіє відповідними професійними дипломами. Вимоги до технічного обслуговування радіоустаткування містяться в правилі IV/15 Додатка до SOLAS 1974. Повинні бути перевірені радіожурнал або записи, що стосуються радіозв'язку. У разі необхідності, можуть бути проведені експлуатаційні перевірки.

10. Засоби доступу на судно

10.1. Перш ніж піднятися на судно, державний інспектор повинен оцінити засоби посадки на судно і висадки з судна. Державний інспектор повинен керуватися правилом II-1/3-9 Додатка до SOLAS 1974, враховуючи, що воно застосовується до суден, побудованих 01 січня 2010 року або після цієї дати, але також те, що пункт 3 цього правила застосовується до всіх суден і вимагає, щоб:

засоби посадки і висадки проходили перевірку і технічне обслуговування в умовах, що відповідають їх призначенню, з урахуванням будь-яких обмежень, пов'язаних з безпечним навантаженням; і

всі троси, що використовуються для засобів посадки та висадки, проходили технічне обслуговування, як вказано в правилі III/20.4 Додатка до SOLAS 1974.

10.2. Щодо технічного обслуговування засобів посадки та висадки державний інспектор повинен звернутися до Керівництва з будівництва, установки, технічного обслуговування та перевірки (огляду) засобів посадки і висадки (Циркуляр Комітету з безпеки на морі IMO MSC.1/Circ.1331).

10.3 Під час перевірки державний інспектор повинен також переконатися, що пристрої для передачі лоцмана відповідають правилу V/23 Додатка до SOLAS 1974 та уніфікованій інтерпретації правила V/23 Додатка до SOLAS 1974 (циркуляри Комітету з безпеки на морі IMO MSC.1/Circ.1375/Rev.1 і MSC.1/Circ.1495/Rev.1).

11. Обладнання, встановлене понад вимог міжнародних договорів

Встановлене на судні обладнання, яке передбачається використовувати в ситуаціях, які стосуються безпеки або запобігання забрудненню, має бути в робочому стані. Якщо таке обладнання знаходиться в неробочому стані і встановлено додатково до обладнання, що вимагається відповідною конвенцією та (або) законодавством держави прапора, воно повинно бути або відремонтовано, або видалено, або, якщо видалити його практично неможливо, закріплене та чітко позначено як таке, що не працює.

Додаток 8
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

перевірки вимог Міжнародного кодексу управління безпекою (ISM Code)

1. Загальні положення

1.1. ISM Code прийнятий Асамблеєю ІМО на її вісімнадцятій сесії резолюцією А.741(18) з поправками, внесеними резолюціями MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) та MSC.353(92). ISM Code набув обов'язковості відповідно до правила IX/3 Додатка до SOLAS 1974.

1.2. Адміністрація держави прапора є відповідальною за перевірку відповідності вимогам ISM Code і за видачу документів про відповідність компаній і свідоцтв про управління безпекою суден. Перевірка виконується адміністрацією держави прапора або визнаною організацією.

1.3. Державні інспектори (як ІКДП, так і ІДП) не виконують комплексну перевірку Системи управління безпекою (СУБ). Аудит СУБ є відповідальністю Держави прапора та судноплавної компанії і не входить до складу процедур з контролю судна. Державні інспектори вибірково проводять перевірки, які стосуються лише окремих елементів СУБ.

1.4. Документація СУБ складається на робочій мові судна, яка може не бути зрозумілою для державного інспектора а цього інспектор може розглядати тільки документацію судна, яка складена на зрозумілій для нього мові, і не здатен надати оцінку ефективності усієї СУБ.

2. Мета та завдання

2.1 У цих Процедурах надається інформація для державних інспекторів із гармонізованого розгляду відповідних технічних або експлуатаційних недоліків, що виявлені згідно ISM Code в ході перевірок суден відповідно до цих Правил.

3. Застосування

3.1. ISM Code застосовується до наступних типів суден, що здійснюють міжнародні рейси:

всі пасажирські судна, включаючи високошвидкісні пасажирські судна;
нафтові танкери, танкери-хімовози, газовози, навалювальні судна і вантажні високошвидкісні судна валовою місткістю 500 і вище одиниць;
інші вантажні судна і самохідні плавучі бурові установки валовою місткістю 500 і вище одиниць.

3.2. Для встановлення застосовності Глави IX SOLAS 1974 і ISM Code «валова місткість» означає валову місткість судна, як це визначено згідно з положеннями TONNAGE 1969 і як зазначено в Міжнародному обмірному свідоцтві судна (1969) (пункт 1 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил).

3.3. ISM Code не застосовується до суден, що експлуатуються урядами в некомерційних цілях, для суден, що не здійснюють міжнародних морських рейсів.

4. Відповідна документація

4.1. Відповідною документацією для цих Процедур є наступна:

SOLAS 1974;

ISM Code;

копія Документу про відповідність або копія Тимчасового документу про відповідність, виданого судноплавній компанії судна відповідно до ISM Code (пункт 21 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил);

Свідоцтво про управління безпекою або Тимчасове свідоцтво про управління безпекою, видане судну відповідно до ISM Code (пункт 22 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил);

циркуляр «Процедури, пов'язані з виявленням значних невідповідностей згідно з вимогами ISM Code», затверджений 76-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 48-ю сесією Комітету по захисту морського середовища ІМО 16 грудня 2002 року (MSC/Circ.1059, MEPC/Circ.401) із поправками, які можуть бути внесені.

5. Визначення і скорочення

DoC – Документ про відповідність, виданий судноплавній компанії, яка відповідає вимогам ISM Code;

SMC – Свідоцтво про управління безпекою: документ, що видається судну, в якому зазначено, що діяльність компанії та її методи управління на борту судна здійснюються відповідно до схваленої системи управління безпекою;

СУБ – Система управління безпекою: структурована і документована система, що дозволяє персоналу компанії ефективно проводити політику компанії в області забезпечення безпеки і захисту навколишнього середовища;

об'єктивний доказ – кількісна або якісна інформація, записи або твердження факту, що відносяться до безпеки або до наявності і здійснення СУБ, які засновані на спостереженні, вимірюванні або випробуванні і які можуть бути перевірені;

пов'язаний із ISM – технічний або експлуатаційний недолік, який державний інспектор оцінює, як об'єктивний доказ невиконання або неефективності ISM Code і який визначається, як «пов'язаний із ISM» в акті перевірки;

недолік ISM – недолік у виконанні вимог ISM Code.

6. Перевірка судна

6.1. Первісна перевірка

6.1.1. Первісна перевірка повинна проводитися відповідно до пункту 3 розділу III цих Правил.

6.1.2. Під час первісної перевірки державний інспектор повинен перевірити наявність на судні свідоцтв відповідно до ISM Code і глави IX SOLAS 1974: оригіналу SMC або тимчасового SMC і копії DoC або тимчасового DoC. При цьому:

на судні повинна бути копія DoC. Згідно з SOLAS 1974 його завірення або сертифікація не передбачаються. Примірник DoC повинен мати необхідні підтвердження;

SMC не дійсне, якщо в судноплавній компанії відсутній DoC, чинний для даного типу судна. Тип судна, зазначений в SMC, підлягає включенню в DoC, а відомості про судноплавну компанію повинні бути ідентичними в SMC і в DoC. SMC повинна мати необхідні підтвердження;

чинність тимчасового DoC не повинна перевищувати дванадцяти місяців. Чинність тимчасового SMC не повинна перевищувати шести місяців. В особливих випадках адміністрація держави прапора судна або, на її прохання, інша адміністрація може продовжити дію тимчасового SMC на період, який не повинен перевищувати шести місяців з дати закінчення терміну дії тимчасового SMC;

визнані організації можуть видавати тимчасові DoC або SMC, що не перевищують п'яти місяців, на час, поки проводиться підготовка постійного свідоцтва відповідно до внутрішніх процедур цієї організації. Якщо проведено огляд для поновлення свідоцтва і нове SMC не може бути видане або передане на судно до закінчення терміну дії існуючого свідоцтва, адміністрація держави прапора або визнана організація можуть підтвердити дію чинного свідоцтва. Таке свідоцтво є дійсним протягом подальшого періоду, який не повинен перевищувати п'яти місяців з дати закінчення терміну його дії;

якщо в момент, коли термін дії SMC закінчується, судно знаходиться не в порту, в якому воно повинно пройти огляд, адміністрація держави прапора може продовжити термін дії SMC, але це продовження повинно видаватися тільки з метою того, щоб судно могло завершити рейс в порт, в якому воно повинно пройти огляд, і тільки в випадках, коли таке рішення є розумним і обґрунтованим;

ні за яких обставин SMC не повинно продовжуватися на період понад три місяці, і судно, якому надано таке продовження, після прибуття в порт, в якому воно повинно пройти огляд, не повинно внаслідок такого продовження отримувати дозвіл покинути порт, не маючи нового SMC. Після завершення огляду для поновлення свідоцтва нове SMC має бути чинним до дати, яка не перевищує п'яти років з дати закінчення терміну дії існуючого SMC до видачі дозволу про продовження;

якщо в ході первісної перевірки, що виконана відповідно до цих Правил і цих Процедур, не виявлено ніяких технічних або експлуатаційних недоліків, на цьому подальша перевірка дотримання на судні вимог ISM Code завершується.

6.2. Явні підстави

6.2.1. Оскільки державний інспектор не проводить аудит СУБ під час перевірки судна, термін «явні підстави» не застосовується під час перевірки судна відповідно до ISM Code.

6.2.2. Явні підстави і подальша більш детальна перевірка відносяться тільки до технічних чи експлуатаційних недоліків.

6.3. Більш детальна перевірка

6.3.1 Якщо виконується більш детальна перевірка щодо недоліків технічного та (або) експлуатаційного характеру, вони повинні проводитися відповідно до Процедур контролю суден державою порту. Будь-які виявлені в ході такої перевірки недоліки технічного і (або) експлуатаційного характеру повинні розглядатися державним інспектором, окремо або в цілому, із застосуванням його (її) професійного судження, з метою визначення того, що ці недоліки:

не є свідченням невиконання або неефективністю виконання ISM Code; або

є свідченням недостатнього або недостатньо ефективного застосування ISM Code.

6.3.2. Якщо з часу попередньої перевірки судна залишився не виправленим недолік ISM і поточна перевірка проводиться пізніше, ніж через три місяці, державний інспектор повинен перевірити ефективність будь-яких коригуючих заходів, що вжиті судноплавною компанією для виправлення недоліків технічного та (або) експлуатаційного характеру, які призвели до виявленого недоліку ISM.

7. Наступні дії

7.1. Недоліки технічного, експлуатаційного характеру та пов'язані із ISM

7.1.1. Застосовуються принципи, викладені в цих Правилах, щодо підготовки звітів про недоліки технічного або експлуатаційного характеру, виправлення цих недоліків, а також затримання суден і звільнення суден, що були затримані.

7.1.2. Якщо виявлені недоліки технічного або експлуатаційного характеру:

1) які не пов'язані з невиконанням або неефективністю виконання ISM Code (незалежно від того, чи є вони підставою для затримання), то в акті не вказуються недоліки, пов'язані із ISM;

2) з яких принаймні один недолік (який не є підставою для затримання судна) пов'язаний з невиконанням або неефективністю виконання вимог ISM Code, то в акті перевірки судна вказуються недолік ISM (що не вимагає затримання судна) та вимога здійснити коригувальні дії протягом трьох місяців;

3) з яких кожний окремо не підставою для затримання судна, але загалом є підставою для затримання судна у зв'язку із серйозними невиконанням або неефективністю виконання вимог ISM Code, то в акті перевірки судна вказуються недолік ISM та надається вимога проведення адміністрацією держави прапора або визнаною організацією аудиту СУБ до того, як судно буде звільнено. Якщо один або декілька технічних та (або) експлуатаційних недоліків пов'язані з ISM Code, то в акті це фіксується як один недолік ISM.

7.1.3. Державному інспектору необхідно перевірити ефективність будь-яких коригуючих заходів відповідно до пункту 6.3.2 цих Процедур. Якщо стан виконання заходів, що спрямовані на виправлення недоліку ISM є незадовільним, це визнається новим недоліком, що є підставою для затримання судна і надання вимоги адміністрації прапора судна або визнаній організації щодо проведення аудиту СУБ. У такому випадку, державний інспектор має здійснити наступне:

1) записати в акті один чи декілька недоліків технічного або експлуатаційного характеру (незалежно від того, чи є вони підставою для затримання) у тій самій галузі (галузях), в яких виявлені попередні недоліки, пов'язані із ISM;

2) відмітити в акті недолік або недоліки, як «пов'язані із ISM» та додати коментар наступного змісту: «Цей недолік показує неефективність виконання ISM Code в галузях, у яких недолік (або недоліки) ISM були виявлені під час перевірки (дата)» (в акті на іноземному судні: «This deficiency shows non-effective implementation of the ISM Code in the areas where the ISM deficiency or deficiencies were found during the PSC inspection on _____»), а також

3) записати в акт новий недолік ISM, що є підставою для затримання судна, і надати вимогу Адміністрації держави прапора судна або визнаній організації провести аудит СУБ до того, як судно буде звільнено.

7.2. Недоліки, які не є підставою для затримання судна

7.2.1. Дрібні друкарські помилки в DoC, тимчасовому DoC, SMC або тимчасовому SMC повинні бути записані державним інспектором в акті перевірки судна, як технічні недоліки свідоцтв, а не як недоліки ISM.

7.2.2. Якщо під час перевірки державним інспектором виявлені і відображені в акті перевірки судна недоліки технічного і (або) експлуатаційного характеру, які не є підставою для затримання, але, за професійним судженням ІКДП (ІДП), є об'єктивним доказом невиконання або неефективного виконання вимог ISM Code, це повинно бути додатково відображено в звіті про перевірку державним інспектором як недолік, що відноситься до ISM Code.

7.3. Недоліки, які є підставою для затримання

7.3.1. Нижче наведені недоліки, які є підставою для затримання судна:

недоліки технічного і (або) експлуатаційного характеру, які окремо або в сукупності є об'єктивним доказом невиконання або неефективного виконання вимог ISM Code;

відсутність на судні SMC, тимчасового SMC і (або) копії DoC або тимчасового DoC;

відсутність на судні чинного SMC або тимчасового SMC;

прострочена дата проведення проміжної перевірки SMC;

закінчився термін дії SMC і відсутні об'єктивні докази продовження, виданого адміністрацією держави прапора, або SMC вилучено адміністрацією держави прапора;

закінчився термін дії DoC або тимчасового DoC або DoC (тимчасовий DoC) вилучено;

тип судна, зазначений в SMC або у тимчасовому SMC, не зазначений в DoC або у тимчасовому DoC;

на судні відсутній доказ проведення щорічної перевірки DoC;

номер свідоцтва на екземплярі DoC не збігається з номером на сторінках підтвердження; та

назва, адреса судноплавної компанії або назва органу, що видав документ, вказані в DoC або тимчасовому DoC, не відповідають вказаним в SMC або тимчасовому SMC.

8. Звіти

8.1. Недоліки технічного і експлуатаційного характеру

8.1.1. Всі недоліки технічного і (або) експлуатаційного характеру повинні відображатися як окремі недоліки в акті перевірки судна відповідно до цих Правил.

8.1.2. Недоліки технічного характеру, які відносяться до DoC (SMC) або тимчасового DoC (SMC), повинні відображатися в акті перевірки судна, як такі, що відносяться до недоліків DoC або SMC відповідно.

8.2. Недоліки ISM

8.2.1. Якщо при розгляді недоліків технічного та (або) експлуатаційного характеру державний інспектор прийшов до висновку, що вони є об'єктивним доказом недостатнього або серйозного невиконання або неефективністю виконання вимог ISM Code, в акті перевірки судна державний інспектор повинен записати це, як недолі ISM.

Додаток 9
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

контролю суден стосовно Системи дальньої ідентифікації і контролю
місцезнаходження суден

1. Мета

Ці Процедури визначають дії державних інспекторів (ІКДП та ІДП) з перевірки відповідності судна вимогам SOLAS 1974 щодо Системи дальньої ідентифікації і контролю місцезнаходження суден (далі у цьому додатку – LRIT).

2. Застосування

2.1. Обладнання LRIT відповідно до правила V/19-1 Додатка до SOLAS 1974 і Переглянутих експлуатаційних та функціональних вимог до системи дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження морських суден, затверджених Резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО від 06 червня 2008 року MSC.263(84) з поправками, вимагають від усіх пасажирських суден, вантажних суден (включаючи високошвидкісні судна) валовою місткістю понад 300 одиниць та морських мобільних бурових установок направляти інформацію LRIT принаймні кожні 6 годин. Судна, оснащені системою автоматичної ідентифікації (AIC), які експлуатуються виключно в межах морського району A1, не зобов'язані дотримуватися цих вимог. Морський район A1 визначається правилом IV/2.1.12 SOLAS 1974 як «територія в межах радіотелефонного покриття щонайменше однієї берегової станції УКВ, яка забезпечує постійну можливість передачі повідомлень про лихо з через Цифровий вибіркового виклик (ЦВВ), як може бути визначено Договірним Урядом».

2.2. Очікується, що договірні уряди SOLAS 1974 будуть підтримувати центр обробки даних LRIT на національному рівні, або на регіональному, або спільному рівні з іншими державами прапора і повідомлятимуть про це ІМО. У свою чергу, ці центри обробки даних LRIT пересилатимуть по запиті інформацію LRIT з суден, які мають право плавати під їхнім прапором, іншим договірним урядам SOLAS 1974 через міжнародний обмін даними LRIT. Держави порту мають право запитувати інформацію LRIT від іноземних суден, які вказали про свій намір увійти до порту, портового засобу або інше місце, що знаходиться під його юрисдикцією.

2.3. У більшості випадків, як термінал LRIT буде функціонувати автономний термінал Inmarsat C або Inmarsat mini-C, який використовується для ГМЗЛБ або системи оповіщення про охорону судна, але інше обладнання може використовуватися для функції LRIT (наприклад Inmarsat D+ або Iridium).

3. Огляд суден, які повинні мати обладнання LRIT на борту

3.1. Первісна перевірка

3.1.1. Державний інспектор має встановити морський район плавання, який відповідає свідоцтвами судна та визначити, яким саме правилам стосовно LRIT повинно відповідати судно відповідно до його типу та тоннажу. Після перевірки свідоцтва, державний інспектор повинен перевірити:

1) чи внесене обладнання LRIT до Переліку обладнання необхідного для вантажних суден валовою місткістю 500 тонн та пасажирських суден (форма Е, Р або С до Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо обладнання та постачання, за наявності);

2) чи увімкнене обладнання, яке вказане представником судна, як термінал LRIT.

Державний інспектор має взяти до уваги, що у виняткових випадках і протягом максимально короткого часу система LRIT може бути вимкнена або може передаватися повідомлення рідше (правило V/19-1.7.2 SOLAS 1974 та , пункт 4.4.1 резолюції MSC.263 (84)).

3.1.2. У разі нещодавньої передачі судна під інший прапор, державний інспектор має також впевнитися:

якщо нова держава прапора не визнає орган видачі існуючого Протоколу випробування на відповідність, що Протокол випробування на відповідність виданий повторно; або

постачальником прикладних послуг було проведено нове випробування на відповідність від імені адміністрації держави прапора до видачі нового Протоколу випробування на відповідність та видачі свідоцтва.

3.2. Очевидні підстави

Умови, які можуть вимагати більш детальної перевірки обладнання, що використовується для LRIT, можуть включати наступне:

несправне головне або аварійне джерело енергії;

інформація про те, що обладнання LRIT не працює належним чином або вказівка на це;

на судні відсутній Протокол випробування на відповідність; і

запис у судновому журналі вказує на те, що установка LRIT була вимкнена і що про це не було повідомлено адміністрації держави прапора відповідно до Правил V/19-1.7.2 Додатка до SOLAS 1974.

3.3. Більш детальна перевірка

3.3.1 У разі сумнівів або повідомлень про несправність установки LRIT, слід зв'язатися з адміністрацією держави прапора, щоб визначити, чи суднова інформація LRIT передається до центру обробки даних LRIT.

3.3.2 Якщо під час первісної перевірки виявлені будь-які недоліки, більш детальна перевірка обладнання, що використовується для LRIT, може включати наступне:

перевірка джерела електроживлення, яке повинно бути підключене до основного та аварійного джерела енергії. Якщо LRIT є частиною радіо-установки ГМЗЛБ, джерело живлення має відповідати вимогам ГМЗЛБ;

перевірка записів у судновому журналі про вимкнення установки LRIT і повідомлень про це адміністрації держави прапора відповідно до Правила V/19-1.7.2 Додатка до SOLAS 1974; і

перевірка факту, що будь-який Протокол випробування на відповідність був виданий від імені держави прапора, самою державою порту або уповноваженим постачальником прикладних послуг, та є на судні, яке має установку LRIT (Циркуляр Комітету з безпеки на морі ІМО MSC.1/Circ.1377/Rev.11 в останній редакції, що викладена в інформаційній системі IMO GISIS).

4. Недоліки, що зумовлюють затримання

4.1. Державний інспектор повинен використовувати свої професійні судження, щоб визначити, чи слід затримувати судно, поки не будуть усунені зазначені недоліки або дозволити судну вийти в море з недоліками відповідно до Правила V/16 Додатка до SOLAS 1974.

4.2. Недоліки, які слід вважати за такі, що можуть служити підставою для затримання судна:

відсутність чинного Протоколу випробування на відповідність LRIT; і

капітан або відповідальна особа командного складу не знають важливих експлуатаційних процедур, що стосуються LRIT.

4.3. Якщо установка LRIT на борту судна працює, але нема підтвердження того, що берегове обладнання або уповноважена організація отримує, пересилає або обробляє його інформацію, судно не підлягає затриманню.

4.4 ІКДП (ІДП) слід мати на увазі, що адміністрація держави прапора може видавати судові свідоцтва на короткий термін. Це може статися, зокрема у випадку, якщо після успішного проведення випробування на відповідність постачальник прикладних послуг не зміг видати документ, або якщо він не в змозі провести випробування на відповідність своєчасно на запит судновласника.

Додаток 10
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 4.3 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

перевірки вимог додатків I та II до MARPOL, що стосуються скидання з судна

1. Загальні положення

1.1. Правилами 15 і 34 Додатка I до MARPOL забороняється скидання в море нафти, а правилом 13 Додатка II забороняється скидання в море шкідливих рідких речовин, за винятком випадків скидання в суворо визначених умовах. Запис про ці операції робиться в Журналі нафтових операцій або в Журналі вантажних операцій, в залежності від випадку, які повинні зберігатися в легкодоступному місці для їх перевірки в будь-який прийнятний час.

1.2. Згаданими вище правилами передбачається, що у всіх випадках, коли в безпосередній близькості від судна або його кільватерного струменя на поверхні води або під нею виявлені видимі залишки нафти, сторона MARPOL повинна в межах своїх можливостей невідкладно розслідувати пов'язані з даним випадком факти і встановити, чи мало місце порушення положень, що стосуються скидання.

1.3. Умови, згідно з якими скидання в море шкідливих рідких речовин дозволяється, включають кількість, якість, швидкість судна і обмеження щодо місця скидання, які залежать від категорії речовини і морського району.

1.4. Розслідування передбачуваного порушення, має бути направлено на встановлення факту скидання шкідливої рідкої речовини та факту здійснення операцій, що ведуть до цього скидання, відповідно до судової Інструкції з обладнання та експлуатації систем миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б Розділу I Додатка 4 до цих Правил).

1.5. Оскільки багато порушень положень, що стосуються скидання, відбуваються при відсутності безпосереднього контролю і без відома адміністрації держави прапора, в статті 6 MARPOL передбачається, що сторони повинні співпрацювати у виявленні порушень і забезпеченні виконання положень, використовуючи всі підходящі і практично доступні засоби виявлення порушень і спостереження за навколишнім природним середовищем, а також відповідний порядок передачі повідомлень і збору доказів. MARPOL також містить ряд більш конкретних положень, спрямованих на полегшення такої співпраці.

1.6. Джерелами інформації про можливі порушення положень, що стосуються скидання є:

повідомлення капітанів: стаття 8 MARPOL і Протокол I до цієї конвенції вимагають, щоб капітан судна давав повідомлення про інциденти, які спричинили скидання або можливість скидання нафти або нафтовміщуючих сумішей, шкідливих рідких речовин або сумішей, що містять такі речовини;

повідомлення офіційних органів: стаття 8 MARPOL вимагає, щоб сторона цієї конвенції надавала вказівки своїм морським інспекційним суднам і літакам, а також іншим відповідним службам повідомляти владі про інциденти, які спричинили скидання або можливість скидання нафти або нафтовміщуючих сумішей, шкідливих рідких речовин або сумішей, що містять такі речовини;

повідомлення інших сторін: стаття 6 MARPOL передбачає, що одна сторона конвенції може звернутися до іншої сторони конвенції із запитом про проведення перевірки судна. Сторона, яка зробила запит, повинна надати достатні докази того, що судно скинуло нафту або нафтовміщуючу суміш, шкідливі рідкі речовини або суміші, які містять такі речовини, або що судно вийшло з порту розвантаження із залишками шкідливих рідких речовин, кількість яких перевищує допустиму кількість, яка може бути скинута в море; і

інші повідомлення: неможливо скласти вичерпний перелік всіх джерел інформації щодо передбачуваного порушення положень, які стосуються скидання. Сторони повинні враховувати всі обставини при прийнятті рішення про розслідування таких повідомлень.

1.7. Дії, які можуть вживатися державами, які не є державами прапора або державами порту (далі – прибережні держави), які отримали відомості про порушення правил скидання:

прибережні держави, сторони MARPOL, отримавши повідомлення про забруднення нафтою або шкідливими рідкими речовинами, спричинені судном, можуть розслідувати справу та збирати такі докази, які можуть бути зібрані. Детальні вказівки про бажані докази наведені в додатках 13 і 14 до цих Правил;

якщо під час такого розслідування з'ясується, що наступний порт заходу даного судна знаходиться під юрисдикцією прибережної держави, вона має вжити дій, як держава порту, як викладено нижче в пунктах 2.1-2.6 цих Процедур;

якщо під час такого розслідування з'ясується, що наступний порт заходу даного судна знаходиться під юрисдикцією іншої сторони MARPOL, тоді прибережна держава, у відповідних випадках, повинна надати докази цій іншій стороні MARPOL та просити цю сторону MARPOL вжити заходів як державу порту, як викладено нижче в пунктах 2.1-2.6 цих Процедур; і

в обох випадках, зазначених вище, та якщо неможливо встановити наступний порт заходу судна, про яке йдеться, прибережна держава інформує адміністрацію держави прапора про інцидент та отримані докази.

2. Дії держави порту

2.1. Сторони MARPOL призначають або уповноважують посадових осіб проводити розслідування з метою перевірки того, чи судно скидало нафту або шкідливі рідкі речовини в порушення положень MARPOL.

2.2. Сторони MARPOL можуть проводити такі розслідування на основі повідомлень, отриманих з джерел, зазначених в пункті 1.6 цих Процедур.

2.3. Ці розслідування повинні бути спрямовані на збір достатніх доказів, з тим щоб встановити, чи порушило судно вимоги, що стосуються скидання.

Процедури збору доказів наведені в додатках 13 і 14 до цих Правил.

2.4. Якщо під час розслідування доведено, що порушення вимог, що стосуються скидання, мало місце в межах юрисдикції держави порту, то ця держава порту має або порушити судовий розгляд відповідно до свого законодавства, або передати адміністрації держави прапора всю інформацію і докази, наявні в її розпорядженні, щодо передбачуваного порушення. Якщо держава порту сама порушує судовий розгляд, вона повинна проінформувати про це державу прапора.

2.5. Докладні відомості про доповідь, яка повинна бути представлена державі прапора, викладені в додатку 21 до цих Правил.

2.6. Під час розслідування може бути доведено, що забруднення було завдано через пошкодження судна або його обладнання. Це може вказувати на те, що судно не винне в порушенні вимог щодо скидання відповідно до додатків I або II MARPOL, за умови що:

після пошкодження або виявлення скиду були прийняті всі обґрунтовані запобіжні заходи для запобігання або зведення до мінімуму такого скидання; і

судновласник або капітан не діяли з наміром заподіяти збиток або необачно і з усвідомленням того, що така шкода, можливо, буде завдана.

2.7. Однак можуть знадобитися дії з боку держави порту, викладені в пункті 5 розділу III цих Правил.

3. Перевірка операцій щодо миття сирою нафтою

3.1. Правила 18, 33 і 35 Додатка I до MARPOL, серед іншого, вимагають щоб на судах певних категорій, що перевозять сиру нафту, проводилося миття вантажних танків сирою нафтою. Повинна промиватися достатня кількість танків, з тим щоб водяний баласт приймався тільки в попередньо промиті сирою нафтою вантажні танки. Решта вантажних танків повинна промиватися почергово для видалення осадів.

3.2. Влада держави порту можуть проводити перевірки для забезпечення того, щоб миття сирою нафтою проводилося на всіх судах, що перевозять сиру нафту, як на тих, які повинні мати систему миття сирою нафтою, так і на тих, на яких судновласник або оператор вважали за необхідне встановити цю систему з метою виконання вимог правила 18 Додатка I до MARPOL. Крім того, має бути забезпечено виконання експлуатаційних вимог, викладених в Переглянутих вимогах до конструкції, експлуатації та контролю систем миття сирою нафтою (Резолюція A.446 (XI) з поправками).

3.3. Під час перевірки, що згадана в пункті 3.2 цих Процедур, може бути виявлений ризик забруднення, що вимагає від державного інспектора додаткових дій відповідно до пункту 5 розділу III цих Правил.

3.4. Детальні рекомендації щодо перевірки у портах технологій миття сировою нафтою схвалені та опубліковані ІМО (Системи миття сировою нафтою, переглянуте видання, 1983) і викладені у частині 4 додатку 11 до цих Правил.

4. Перевірка операцій розвантаження, зачистки та попереднього миття

4.1. Правило 16 Додатка II до MARPOL вимагає, щоб сторони MARPOL призначали або уповноважували інспекторів для цілей виконання цього правила.

4.2. Положення правила 16 Додатка II до MARPOL спрямовані на забезпечення, в цілому, того, щоб судно, провівши в максимально можливій мірі вивантаження шкідливих рідких речовин категорій X, Y або Z, виходило в море тільки в тому випадку, якщо залишки таких речовин скорочені до кількостей, які можуть бути скинуті в море.

4.3. Дотримання цих положень в принципі забезпечується, у випадку речовин категорій X, Y і Z, шляхом застосування попереднього миття в порту вивантаження і скидання в приймальні споруди сумішей залишків вантажу і води, що утворилися в результаті попереднього миття, за винятком того, що у разі незастигаючих і малов'язких речовин категорій Y і Z замість попереднього миття застосовуються вимоги по ефективній зачистці танків до незначних кількостей. Альтернативно, для ряду речовин можуть бути застосовані методи вентиляції для видалення залишків вантажу з танку.

4.4. Пункт 6 правила 16 Додатка II до MARPOL дозволяє уряду приймаючої вантаж сторони звільнити судно, яке прямує в порт або до терміналу, які знаходяться під юрисдикцією іншої сторони, від виконання вимоги щодо попереднього миття вантажних танків і скидання залишків сумішей (води) в приймальні споруди.

4.5. Існуючі танкери-хімовози, що здійснюють обмежені рейси, згідно з пунктом 3 правила 4 Додатка II до MARPOL можуть бути звільнені від виконання умов пунктів 1-3 правила 12 Додатка II до MARPOL щодо обмеження кількості залишків вантажу. Якщо вантажний танк повинен бути баластованим або промитим, необхідне попереднє миття після вивантаження речовин категорій Y або Z, а речовини, які утворені в результаті попереднього миття, повинні бути скинуті до берегових приймальних споруд. Це звільнення повинно бути вказано у відповідному свідоцтві.

4.6. Судно, конструкційні та експлуатаційні функції якого не вимагають баластування вантажних танків, а миття вантажних танків необхідне лише для ремонту або постановки в сухий док, на підставі пункту 4 правила 4 Додатка II до MARPOL може бути звільнено від виконання правила 12 Додатка II до MARPOL, якщо дотримано всі умови, зазначені в положенні у пункті 4 правила 4 Додатка II до MARPOL 4.4. Відповідно, в судовому свідоцтві повинно бути зазначено, що кожен вантажний танк сертифікований для перевезення тільки однієї названої речовини. В ньому також повинні вказуватися деталі звільнення, що надаються адміністрацією держави прапора стосовно насосів, трубопроводів і розвантажувальних пристроїв.

4.7. Детальні вказівки щодо ефективних процедур зачистки та попереднього миття містяться в судновому Керівництві щодо процедур і пристроїв на танкерах-хімовозах (пункт 35 частини Б розділу II Додатка 4 до цих Правил). Це Керівництво також містить альтернативні процедури, яких необхідно дотримуватися у випадку відмови обладнання.

4.8. Під час перевірки, що згадана в пунктах 1.3 і 1.4 цього Додатка, може бути виявлений ризик забруднення, що вимагає від державного інспектора додаткових дій відповідно до пункту 4 розділу III цих Правил.

4.9. Додаткова інформація щодо перевірок, передбачених у цьому розділі, знаходиться у додатку 14.

Додаток 11
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

проведення розслідувань та перевірок відповідно до Додатка I до MARPOL
(запобігання забрудненню нафтою)

Частина 1. Перевірка Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню нафтою (IOPP Certificate), судна та обладнання

1. Судна, які повинні мати IOPP Certificate (пункт 35 додатка 4 до цих Правил)

1.1. Піднявшись на борт та представившись капітану або відповідальній особі командного складу судна, державний інспектор має перевірити IOPP Certificate разом з Описом конструкції та обладнання, що додається до нього, а також Журнал нафтових операцій (пункт 37 додатка 4 до цих Правил). Журнал нафтових операцій може вестися в електронному вигляді. У цьому випадку необхідно перевірити наявність Декларації про електронний журнал операцій, що передбачений MARPOL, яка видана адміністрацією держави прапора судна. У випадку відсутності такої Декларації, перевірці підлягає Журнал нафтових операцій у паперовому вигляді.

1.2. IOPP Certificate містить інформацію про тип судна та дати оглядів і перевірок. Слід перевірити дійсність дат оглядів і перевірок. Крім того, слід встановити чи перевозить судно нафтовий вантаж наливом та чи відповідає перевезення такого нафтового вантажу IOPP Certificate та пункту 1.11 Опису конструкції та обладнання, що додається до нього (форма В для нафтових танкерів).

1.3. Перевіливши Опис конструкції та обладнання, державний інспектор встановлює, як саме обладнано судно для запобігання забрудненню морського середовища.

1.4. Якщо IOPP Certificate є дійсним, загальне враження та візуальний огляд на борту підтверджують достатній рівень технічного обслуговування, то державний інспектор має обмежити перевірку недоліками, про які йому повідомлялося, у разі їх наявності.

1.5. Якщо за загальним враженням та візуальним оглядом на борту, державний інспектор має підстави вважати, що стан судна та його обладнання значною мірою не відповідають даним у IOPP Certificate, має бути проведена більш детальна перевірка.

1.6. Перевірка машинного відділення починається з формування загального враження про стан машинного відділення, перевірки наявності залишків нафти у лляльних водах машинного відділення та порядку видалення води, яка містить нафту, з приміщень машинного відділення.

1.7. Після цього має бути проведена більш детальна перевірка наявності обладнання судна, що зазначене в IOPP Certificate. Ця перевірка має також підтвердити, що не проводилося жодних непогоджених змін в конструкції судна та в його обладнанні.

1.8. У разі виникнення будь-яких сумнівів щодо технічного обслуговування або стану судна, можуть бути проведені, якщо необхідно, подальший огляд та перевірки. Для цього слід використовувати додаток 3 Керівництва з оглядів в рамках гармонізованої системи оглядів та сертифікації (HSSC) 2017 року, затвердженого Резолюцією ІМО від 06 грудня 2017 року А.1120(30).

1.9. Державному інспектору слід мати на увазі, що судно може бути оснащено набагато краще, ніж це передбачається вимогами Додатка І до MARPOL. Якщо таке обладнання є несправним, адміністрація держави прапора має бути проінформована про це. Однак, саме по собі, це не повинно стати причиною затримки судна, якщо цей недолік не викликає необґрунтованої загрози нанесення шкоди морському середовищу.

1.10. У випадках з нафтовими танкерами, перевірка повинна включати вантажні та насосні відділення судна та починатися із формування загального враження про розташування відділень, в яких перевозиться вантаж, а також загальної практики видалення залишків вантажу.

2. Судна держав, які не є сторонами Додатка І до MARPOL та інші судна, які не повинні мати IOPP Certificate

2.1. На судні, яке не має IOPP Certificate, державний інспектор має переконатися в дотриманні стандартів конструкції та обладнання відповідного судна на базі вимог, зазначених у Додатка І до MARPOL.

2.2. В іншому випадку, державний інспектор має керуватися процедурами для суден, визначених у пункті 1 цих Процедур.

2.3. Якщо судно має інше свідоцтво, відмінне від IOPP Certificate, то державний інспектор під час перевірки такого судна повинен взяти до уваги цей документ за формою та змістом.

3. Контроль

Під час виконання контрольних функцій державний інспектор повинен використовувати професійне судження для того, щоб визначити, чи варто затримувати судно до усунення виявлених недоліків, чи дозволити йому вийти в море з певними недоліками, які не несуть необґрунтованої загрози нанесення шкоди морському середовищу. При цьому, державний інспектор має керуватися тим принципом, що вимоги, які містяться у Додатка I до MARPOL щодо конструкції, обладнання та експлуатації суден є ключовими для захисту морського середовища і відхилення від цих вимог несе необґрунтовану загрозу нанесення шкоди навколишньому природному середовищу.

Частина 2. Порушення вимог щодо скидання нафти

1. Інформація, яка надається державі прапора (додаток 10 до цих Правил), може бути недостатньою для порушення нею судового розгляду за фактом протизаконного скидання нафти. Цей додаток має на меті визначити інформацію, яка може бути необхідною державі прапора для притягнення порушників до відповідальності.

2. Під час складення Повідомлення про порушення згідно зі статтею 6 MARPOL (пункт 14 додатка 21 до цих Правил), якщо є підстави вважати порушеними вимоги щодо скидання, державний інспектор повинен керуватися конкретним переліком можливих доказів скидання, який наведено у частині 3 цих Процедур. У зв'язку з цим, слід мати на увазі, що:

метою повідомлення є забезпечення оптимального порівняння доступних даних; проте, якщо не може бути надана уся інформація, слід надати якомога більше відомостей, та

важливо, щоб уся інформація, яку включено у повідомлення, була підкріплена фактами, які, при розгляді їх у цілому, дозволять владі держави порту або прибережної держави впевнитися у факті порушення.

3. До повідомлення додаються документи, які стосуються можливих доказів:

показання свідків забруднення; додатково до інформації, яка вимагається відповідно до пункту 1 частини 3 цих Процедур, показання мають включати аналіз фактів, за результатами яких свідок дійшов висновку про те, що жодне з інших ніж судно можливих джерел забруднення не є фактичним джерелом забруднення;

документи щодо відбору проб з поверхні води та на борту судна; вони мають містити відомості про місце та час взяття проб, особу, яка взяла пробу, розписки осіб, які отримали проби для зберігання та передачі;

звіти про результати аналізу проб, відібраних з поверхні води та на борту судна; звіти мають включати результати аналізів, опис методу, який застосовувався, посилання на наукову документацію, що підтверджує точність та надійність методу, який застосовувався, або її копії, імена осіб, які провели аналіз та їх кваліфікацію;

акт, складений державним інспектором, який проводив перевірку, з вказаними назвами посади та органу;

свідчення осіб, яких було опитано на судні;

показання свідків;

фотографії плями нафти; та

копії відповідних записів тощо, сторінок Журналу нафтових операцій, судових журналів, записів про скидання.

Усі результати спостережень, фотографії та документація мають бути завірені автентичними підписами. Всі документи повинні бути засвідчені або підтверджені відповідно до законодавства. Всі свідчення мають бути підписані та датовані особою, яка їх надала, і, якщо можливо, завірені свідком такого підписання.

Прізвища осіб, які підписали свідчення, повинні бути надруковані чітким шрифтом вище або нижче підпису.

4. Повідомлення (додаток 21 до Правил), складене відповідно до цієї частини Процедур, має бути направлене до держави прапора. Якщо прибережна держава, яка виявила забруднення, не є державою порту, яка проводила розслідування на борту судна, то копія результатів розслідування направляється також владі цієї прибережної держави.

Частина 3. Перелік можливих доказів ймовірного порушення положень щодо скидання відповідно до Додатка I до MARPOL

1. У випадку виявлення забруднення нафтою

1.1. Детальні відомості про судно або судна, які можуть бути причетними до порушення:

назва судна;

причини, через які підозрюється судно:

дата та час (UTC) спостереження та виявлення;

місцезнаходження судна;

прапор та порт реєстрації судна;

тип судна (наприклад, нафтовий танкер, танкер-хімовоз, вантажне судно, пасажирське судно, риболовне судно), розмір (приблизна валова місткість) та інші описові дані (наприклад, колір судової надбудови та емблема на трубі);

осадка (у завантаженому стані або з баластом);

приблизні курс та швидкість;

розташування судна по відношенню до судна, з якого велося спостереження (наприклад, за кормою, біля лівого борту, біля правого борту);
частина судна, з якої, за спостереженням, здійснювалося скидання;
чи припинилося скидання після того, як судно, з якого відбувалося скидання, було помічено або з ним було встановлено радіозв'язок.

1.2. Детальні відомості про нафтову пляму;

дата та час (UTC) спостереження, якщо він відрізняється від того, що зазначений у пункті 1.1 цих Процедур;

місцезнаходження нафтової плями з координатами довготи та широти, якщо вони відрізняються від того, яке вказане у пункті 1.1 цих Процедур;

приблизна відстань у морських милях до найближчого берегового орієнтиру;

приблизний загальний розмір нафтової плями (довжина, ширина та поверхня, покрита нафтою у відсотках);

фізичний опис плями нафти (напрямок та форма, наприклад, суцільне, місцями або смужками);

вигляд нафтової плями (обрати категорію):

Категорія А: важко помітити навіть за умови найкращого освітлення;

Категорія В: сріблястий блиск на поверхні води;

Категорія С: можна помітити перші ознаки кольору;

Категорія D: яскраві смужки кольору;

Категорія Е: кольори починають тускніти;

Категорія F: кольори стають більш темнішими;

стан неба (яскраве сонце, хмарність, тощо), освітлення та видимість (кілометри) під час спостереження;

стан моря;

напрямок та швидкість вітру біля поверхні води;

напрямок та швидкість течії.

1.3. Відомості про спостерігача:

ПІБ спостерігача;

організація, яку представляє або в якій працює спостерігач (у разі наявності);

посада спостерігача в цій організації;

спостереження відбувалось з літака (судна, берега, інше);

назва або позначення судна або літака, з якого проводилося спостереження;

конкретне місце розташування судна, літака, місце на березі або інше, з чого проводилося спостереження;

чим займався спостерігач, коли проводив своє спостереження, наприклад: патрулював, здійснював рейс, політ (від ... до ...).

1.4. Методи спостереження та документація:

візуальні;

звичайні фотографії;
записи та (або) фотографії, зроблені дистанційно;
проби, взяті з плями нафти;
будь-яка інша форма спостереження (зазначити).

Державний інспектор має прагнути, щоб фотографії скидання були кольоровими та свідчили про те, що:

речовина на поверхні моря є нафтою;
кількість скинутої нафти є порушенням MARPOL;
нафта скидається або була скинута з конкретного судна;
позначення судна.

Для цього державний інспектор має забезпечити за можливістю фотографії, на яких:

частини плями зняті майже вертикально вниз з висоти не більше 300 м із сонцем, розташованим за фотографом;

знятий загальний вид судна та плям, що демонструє витікання нафти з конкретного судна; та

частини судна для його ідентифікації.

1.5. Інша інформація, якщо можна встановити радіозв'язок з судном:

капітану повідомлено про забруднення;
пояснення капітана;
останній порт заходу судна;
наступний порт заходу судна;
ПІБ капітана судна та власника судна;
позивний сигнал судна.

2. Розслідування на борту

2.1. Перевірка IOPP Certificate:

назва судна і номер ІМО;
регістровий номер або позивний сигнал;
порт реєстрації;
тип судна;
дата та місце видачі;
дата та місце підтвердження.

Якщо судно не має IOPP Certificate, то слід навести:

назва судна і номер ІМО;
регістровий номер або позивний сигнал;
порт реєстрації;
тип судна.

2.2. Перевірка Опису конструкції та обладнання (доповнення до IOPP Certificate):

пункти розділів 2, 3, 4, 5 та 6 доповнення за формою А, що застосовуються (для суден, які не є нафтовими танкерами);

пункти розділів 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 та 10 доповнення за формою В, що застосовуються (для нафтових танкерів).

Якщо судно не має IOPP Certificate, то слід надати опис обладнання та конструкції на борту, призначених для запобігання забрудненню моря нафтою.

2.3. Перевірка Журналу нафтових операцій:

копії достатньої кількості сторінок частини I Журналу нафтових операцій, які охоплюють період у 30 днів до отриманого повідомлення про інцидент;

копії достатньої кількості сторінок частини II Журналу нафтових операцій (для нафтових танкерів), які охоплюють повний цикл вантажних, розвантажувальних і баластних операцій та очистки танків судна. Копія схеми розташування танків.

2.4. Перевірка суднового журналу:

останній порт, дата відправлення, осадка судна носом та кормою;

порт, в якому перебуває судно, дата прибуття, осадка судна носом та кормою;

місцезнаходження судна під час або приблизно під час інциденту, про який було повідомлено;

вибіркова перевірка відповідності місцезнаходження судна, вказаного у судновому журналі та у Журналі нафтових операцій.

2.5. Перевірка інших документів на борту. Інші документи, які мають відношення до доказів (у разі необхідності слід виготовити копії), такі як:

нещодавні записи щодо незаповненого об'єму резервуарів;

записи контрольно-вимірюваного обладнання.

2.6. Перевірка судна:

обладнання судна відповідно до доповнення до IOPP Certificate;

відібрані проби. Місця на борту, з яких їх було взято;

наявність залишків нафти поблизу від забортних отворів;

стан машинного відділення та наявність лляльних вод;

стан нафтоводяного сепаратора, фільтруючого обладнання та сигналізатора, приладів для зупинення скидання або вимірювання та контролю;

вміст відстійних та (або) накопичувальних резервуарів;

джерела значних протікань на нафтових танкерах.

Додаткова інформація, яка може бути доречною:

нафта на поверхні ізолюваного або спеціального чистого баласту;

стан насосного відділення для лляльних вод;

стан системи миття сирого нафтою (нафтові танкера);

стан системи інертного газу (нафтові танкера);
стан системи вимірювання та контролю;
вміст відстійних танків (визначити кількість води та нафти).

2.7. Свідчення причетних осіб

Якщо частина I Журналу нафтових операцій не заповнена відповідним чином, державному інспектору слід отримати від причетних осіб таку інформацію:

чи відбувалося скидання (випадкове або навмисне) у той час, який зазначено у повідомленні про інцидент;

чи контролюється скидання лляльних вод автоматично;

якщо так, то зазначити час, коли система останнього разу була введена в дію та коли система останнього разу переводилася у ручний режим;

якщо ні, то вкажіть дату і час останнього скидання з ллял;

вкажіть дату, коли проходило останнє видалення нафтозалишків та яким чином;

чи є звичайною практикою скидати лляльні води одразу у море, чи спочатку накопичувати їх у збірному резервуарі. Вкажіть збірний резервуар;

чи використовувалися нещодавно резервуари для нафти у якості баластних резервуарів.

Якщо частина II Журналу нафтових операцій не заповнена відповідним чином, може бути доречною інформація, отримана на такі запитання:

як розміщувався вантаж і баласт на судні під час відправлення з останнього порту;

як розміщувався вантаж і баласт на судні під час заходу у порт, у якому наразі перебуває судно;

коли і де відбувалось останнє завантаження;

коли і де відбувалось останнє розвантаження;

коли і де було останнє скидання брудного баласту;

коли і де було останнє очищення вантажних танків;

коли і де відбувалось останнє миття сирою нафтою та які танки були вимиті;

коли і де відбувався останній злив з відстійних танків;

яким є незаповнений об'єм відстійних танків та відповідний рівень поверхні розподілу нафта-вода;

де знаходиться брудний баласт під час баластного рейсу (якщо судно прибуло у баласті);

де знаходиться чистий баласт під час баластного рейсу (якщо судно прибуло у баласті).

Додаткова інформація, яка може бути доречною:

деталі про цей рейс судна (попередні порти, наступні порти, рейс);

вміст паливних та баластних танків;

попереднє та наступне бункерування, тип нафтового палива;

Продовження Додатка 11

наявність або відсутність приймальних споруд для залишків нафти під час цього рейсу;

внутрішньо суднові перекачування палива під час цього рейсу;

Додаткова інформація, яка може бути доречною для нафтового танкера;

рейс, який виконує судно, а саме коротка (довга) відстань, перевезення сирої нафти, або нафтопродуктів, або чергування у перевезенні сирої нафти і нафтопродуктів, ліхтерні перевезення, перевезення наливних або сухих вантажів;

які танки є чистими, а які брудними;

проведений або передбачений ремонт вантажних танків.

Інша інформація:

зауваження, які стосуються стану обладнання судна;

зауваження, які стосуються повідомлення про забруднення;

інші зауваження.

3. Розслідування на березі

3.1. Аналізи проб нафти: вказати метод та результати аналізу проб.

3.2. Додаткова інформація: може бути доречною додаткова інформація про судно, отримана від персоналу нафтового терміналу, підрядників з очищення танків або берегових приймальних споруд.

Будь-яка інформація відповідно до цього пункту Процедур повинна підтверджуватися, якщо це практично можливо, такими документами, як підписані заяви, рахунки, розписки тощо.

4. Інформація, яка не охоплена попередніми розділами

5. Зміст висновку

Загальний технічний висновок особи, яка проводила розслідування.

Визначення положень Додатка I до MARPOL, у порушенні яких підозрюється судно.

Чи надають результати розслідування підставу для підготовки звіту про невідповідність?

Частина 4. Керівництво про перевірку у портах процедур миття сирою нафтою

1. Преамбула

1.1. Керівництво про перевірку у портах процедур миття сирою нафтою, передбачене резолюцією 7 Міжнародної конференції по безпеці танкерів та запобіганню забрудненню 1978 року, вимагає запровадити єдиний та ефективний контроль миття сирою нафтою для забезпечення постійного дотримання суднами положень MARPOL.

1.2. Конструкція установки для миття сировою нафтою підлягає схваленню адміністрацією державою прапора. Хоча експлуатаційні аспекти миття сировою нафтою також підлягають схваленню цією ж адміністрацією держави прапора, може бути необхідним, щоб відповідні органи влади держави порту стежили за постійним дотриманням погоджених процедур та параметрів.

1.3. Інструкція з обладнання та експлуатації систем миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил) складена так, що вона включає усю необхідну інформацію, яка стосується експлуатації системи миття сировою нафтою на відповідному нафтовому танкері. Тому, мета перевірки полягає в тому, щоб переконатися у суворому дотриманні положень цієї Інструкції, які стосуються безпеки та запобігання забрудненню.

1.4. Метод проведення перевірки залишається на розсуд органів влади держави порту та може охоплювати весь процес або тільки ті частини процесу, які виконуються, коли державний інспектор перебуває на борту.

1.5. Перевірка проводиться відповідно до статей 5 та 6 MARPOL.

2. Перевірки

2.1. Держава порту має вжити відповідні заходи для забезпечення дотримання вимог з миття сировою нафтою на нафтових танкерах. Проте, це не означає звільнення операторів терміналів та судновласників від їх обов'язків забезпечувати виконання операції відповідно до правил.

2.2. Перевірка може охоплювати весь процес миття сировою нафтою або тільки деякі аспекти. Таким чином, усі учасники операцій, зацікавлені у тому, щоб на судні постійно проводилися записи операцій з миття сировою нафтою для того, щоб державний інспектор міг перевірити ті операції, які були виконані до початку перевірки.

3. Персонал судна

3.1. Повинні бути назначені особа, яка є відповідальною за проведення операцій з миття сировою нафтою, та інші особи, задіяні в цих операціях. У разі необхідності, вони повинні бути спроможними показати, що їх кваліфікація відповідає вимогам пунктів 5.2 та 5.3 Вимог до конструкції, експлуатації та контролю систем миття сировою нафтою (Резолюція ІМО А.446(XI) з поправками).

3.2. Перевірка має бути здійснена перевірки документів особи, посвідчень, виданих оператором судна, або сертифікатів, виданих навчальним центром, затвердженим адміністрацією держави прапора. Кількість такого персоналу повинна бути принаймні такою, яка зазначена в Інструкції з обладнання та експлуатації систем миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил).

4. Документація

Перевірці підлягають:

IOPP Certificate та Опис конструкції та обладнання, за якими встановлюється:

оснащеність судна системою миття сировою нафтою, яка вимагається правилом 33 Додатка I до MARPOL;

відповідність системи миття сировою нафтою вимогам правил 33 та 35 Додатка I до MARPOL;

чинність і дата затвердження Інструкції з обладнання та експлуатації систем миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил);

чинність IOPP Certificate;

схвалена Інструкція з обладнання та експлуатації систем миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил);

Журнал нафтових операцій; та

Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо обладнання та постачання (пункт 5 частини А розділу I додатка 4 до цих Правил), яке підтверджує, що система інертних газів на судні відповідає правилам розділу II-2 Додатка до SOLAS 1974.

5. Система інертних газів

5.1. Правила щодо систем інертних газів вимагають встановлення приладів для постійного заміру та безперервної реєстрації під час подачі інертного газу, тиску та вмісту кисню у головній магістралі для подачі інертного газу. Безперервна реєстрація дозволяє визначити належну працездатність цієї системи до та під час скидання.

5.2. Якщо, вказані в Інструкції з обладнання та експлуатації системи миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил) умови не задовольняються, миття має бути зупинене до задоволення цих умов.

5.3. У якості запобіжного заходу необхідно визначити рівень кисню у кожному відділенні, яке підлягає миттю. Вимірювальні прилади повинні бути відкалібровані та перевірені з метою визначення їх справності. Показання з резервуарів, які вже були промиті в порту до проведення перевірки, повинні бути доступні для перевірки. Може проводитися вибіркова перевірка показань.

6. Утворення електростатичного заряду

Відповідно до Журналу вантажних операцій або шляхом опитування відповідальної особи, повинно бути підтверджено, що вміст води в сирій нафті мінімізовано, як це вимагається пунктом 6.7 переглянутих Вимог до конструкції, експлуатації та контролю систем миття сировою нафтою (Резолюція ІМО А.446(XI) з поправками).

7. Зв'язок

Необхідно встановити наявність ефективних засобів зв'язку між відповідальною особою та іншими особами, причетними до миття сировою нафтою.

8. Витік на палубу

Державний інспектор повинен переконатися у тому, що трубопроводи системи миття сировою нафтою перевірені в експлуатації на відсутність витоків до початку вивантаження та про це зроблено записи у Журналі нафтових операцій.

9. Запобігання потраплянню нафти у машинне відділення

Варто переконатися у неможливості потрапляння нафти до машинного відділення шляхом перевірки ізолюючих пристроїв підігрівача для миття відділень (якщо є) або будь-якої іншої частини системи миття танків, які заходять до машинного відділення.

10. Придатність сирової нафти

Під час визначення придатності нафти для миття сировою нафтою, необхідно брати до уваги вказівки та критерії, які містяться у розділі 9 Інструкції з обладнання та експлуатації системи миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил).

11. Чек-лист

За наявними на судні записами повинно бути встановлено, що перед миттям сировою нафтою була проведена експлуатаційна перевірка відповідно до чек-листа і що усі прилади функціонують нормально. По окремим записам може бути проведена вибіркова перевірка.

12. Програми миття

12.1. Якщо нафтовий танкер проводить вивантаження у декількох портах, у Журналі нафтових операцій повинно бути вказано, чи були відділення промиті сировою нафтою у попередньому порті вивантаження чи у морі. Повинно бути визначено, що усі резервуари, які будуть або можуть бути використані для прийому баласту під час наступного рейсу, будуть промиті сировою нафтою до виходу судна з порту. Мити будь-які інші резервуари, які не призначені для прийому баласту, у порту вивантаження не обов'язково, проте ці резервуари мають бути вимиті принаймні відповідно до пункту 6.1 переглянутих Вимог до конструкції, експлуатації та контролю систем миття сировою нафтою (резолюція А.446(XI) з поправками). Слід перевірити відповідні записи у Журналі нафтових операцій.

12.2. Будь-яке миття сировою нафтою має бути завершене до того, як судно залишить останній порт вивантаження.

12.3. Якщо миття не відбулося жодним із запропонованих способів, зазначених в Інструкції, державний інспектор повинен встановити, що причина для цього була поважною і запропонований порядок миття відділень є прийнятним.

12.4. Щодо кожного відділення, яке промивається, варто переконатися, що операція виконується відповідно до Інструкції з обладнання та експлуатації системи миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил), а саме:

робота підпалубних та занурюваних мийних машинок контролюється за індикаторами, характером звуку або за іншими схваленими методами;

порядок роботи підпалубних мийних машинок, у разі їх застосування, відповідає встановленій програмі;

тривалість миття відповідає встановленим вимогам; та

кількість одночасно працюючих мийних машинок не перевищує встановлену кількість.

13. Зачистка відділень

13.1. Мінімальний диферент судна та параметри операцій зачистки мають вказуватися в Інструкції з обладнання та експлуатації системи миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил).

13.2. Усі промиті сировою нафтою танки мають бути зачищені. Якість зачистки повинна перевірятися шляхом ручного заміру щонайменше у самій крайній секції корми кожного відділення, які дозволяє зробити такий замір, або іншим способом передбаченим та описаним в Інструкції з обладнання та експлуатації системи миття сировою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил). Слід переконатися, що якість зачистки була перевірена або буде перевірена до відходу судна з останнього порту вивантаження.

14. Баластування

14.1. У Журналі нафтових операцій має бути зроблений запис про те, які танки були промиті сирою нафтою у морі. Ці танки мають залишатися порожніми при переході з одного порту вивантаження до іншого для перевірки у наступному порті вивантаження. Якщо ці танки планується використати для баласту на відхід судна, може стати потрібним прийняти до них баласт на ранній стадії вивантаження. Це робиться через експлуатаційні причини, а також через те, що вони повинні бути завантажені баластом при вивантаженні, оскільки пари вуглеводню повинні утримуватися на судні. Якщо ці відділення необхідно перевірити, коли вони порожні, це повинно бути зроблено відразу після швартування нафтового танкера. Державний інспектор не зможе визначити стан дна танка після початку приймання баласту. У цьому випадку можлива перевірка поверхні водного баласту: товщина нафтової плівки не повинна бути більшою, ніж це вказано у пункті 4.2.10 (b) переглянутих Вимог до конструкції, експлуатації та контролю систем миття сирою нафтою (Резолюція ІМО А.446(XI) з поправками).

14.2. Танки, призначені для баласту, перераховані в Інструкції з обладнання та експлуатації системи миття сирою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил). Проте, прийняття рішення стосовно того, які саме танки можуть бути використані для баласту, залишається за капітаном або уповноваженою особою командного складу. Згідно з Журналом нафтових операцій слід підтвердити, що усі танки промиті до того, як нафтовий танкер залишить свій останній порт вивантаження. Слід зазначити, що якщо нафтовий танкер у проміжному порті знову приймає сиру нафту у танки, призначені для баласту, то миття таких танків повинно вимагатися не в цьому порті, а в наступному.

14.3. Відповідно до Журналу нафтових операцій слід визначити, що додатковий водний баласт не приймався до танків, які не були промиті сирою нафтою під час попередніх рейсів.

14.4. Необхідно перевірити, що танки відхідного баласту зачищені настільки, наскільки це можливо. Якщо відхідний баласт приймається через вантажні трубопроводи та насоси, зачистка останніх повинна бути виконана у будь-яке інше вантажне відділення або на берег по спеціальному трубопроводу невеликого діаметру, спеціально призначеного для цього.

14.5. Державний інспектор повинен переконатися у тому, що методи запобігання виділення парів, передбачені Інструкцією з обладнання та експлуатації системи миття сирою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил), неухильно виконуються.

14.6. Державний інспектор повинен перевірити, що на судні дотримуються типових процедур з баластування, передбачених Інструкцією з обладнання та експлуатації системи миття сирою нафтою (пункт 42 частини Б розділу I Додатка 4 до цих Правил).

14.7. За необхідності зміни відхідного баласту, скидання його у море повинно відбуватися відповідно до правил 15 та 34 Додатка I до MARPOL. Відповідно до Журналу нафтових операцій необхідно перевірити виконання цієї вимоги на судні.

Додаток 12
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

проведення розслідування та перевірок відповідно до Додатка II до MARPOL

Частина 1. Перевірка Свідоцтва, судна (танкера-хімовоза) та обладнання

1. Перевірка суден, які повинні мати Свідоцтво (у цьому додатку – Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом (пункт 13 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил), або Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (пункт 34 додатка 4 до цих Правил), або Свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (пункт 24 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил). Відповідно до статті 7 Додатка II до MARPOL, Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом і Свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (пункт 24 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил) мають таку ж саме силу, як Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом (пункт 13 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил), видане відповідно до статті 9 Додатка II до MARPOL.

1.1. Піднявшись на борт і представившись капітану або відповідальній особі командного складу судна, державний інспектор повинен перевірити Свідоцтво і Журнал вантажних операцій (пункт 33 частини А розділу I Додатка 4 до цих Правил). Журнал вантажних операцій може вестися в електронному вигляді. У цьому випадку необхідно перевірити наявність Декларації про електронний журнал операцій, що передбачена MARPOL та видана адміністрацією держави прапора судна. У випадку відсутності такої Декларації, здійснюється перевірка Журналу вантажних операцій у паперовому вигляді.

1.2. Свідоцтво містить відомості про категорію судна, дати оглядів і перелік продуктів (шкідливих рідких речовин або небезпечних хімічних речовин), які судну дозволено перевозити.

1.3. Під час первісної перевірки повинна бути підтверджена чинність Свідоцтва шляхом встановлення того, що Свідоцтво правильно заповнене і підписане і що необхідні огляди проведені. При вивченні Свідоцтва особливу увагу слід звертати на перевірку того, що перевозяться тільки ті шкідливі рідкі речовини, які перелічені в свідоцтві, і що ці речовини розміщуються в танках, схвалених для їх перевезення.

1.4. Слід перевірити Журнал вантажних операцій, з тим щоб переконатися, що в ньому містяться записи про останні операції. Державний інспектор повинен перевірити, чи залишило судно попередній порт (порти) із залишками шкідливих рідких речовин на борту, що не можуть бути скинуті в море. У Журналі можуть також міститися необхідні записи, внесені відповідними органами влади в попередніх портах. Якщо перевіркою встановлено, що судну було дозволено вийти в море з останнього порту вивантаження при визначених умовах, державний інспектор повинен переконатися, що такі умови виконані або будуть виконані. Якщо державний інспектор виявить в цьому відношенні порушення експлуатаційних вимог, то адміністрацію держави прапора має бути поінформовано за допомогою Повідомлення про недоліки (додаток 21 до цих Правил).

1.5. Якщо Свідоцтво є чинним, а загальне враження державного інспектора і візуальний огляд судна підтверджують хороший рівень технічного обслуговування, він повинен, за умови що в Журналі вантажних операцій не вказані будь-які порушення експлуатаційних вимог, обмежити перевірку з'ясуванням недоліків, про яких було повідомлено, якщо такі є.

1.6. Проте, якщо загальне враження або спостереження державного інспектора на судні дають явні підстави вважати, що стан судна, його обладнання або вантажу, а також операції, що здійснюються на ньому щодо поводження із залишками в значній мірі не відповідають зазначеним у Свідоцтві даним, він повинен провести більш детальну перевірку:

спочатку для цього потрібна перевірка схваленого адміністрацією держави прапора судового Керівництва щодо процедур і пристроїв Керівництво щодо процедур і пристроїв на танкерах-хімовозах (пункт 35 частини Б розділу II Додатка 4 до цих Правил; далі у цьому додатку – Керівництво);

більш детальна перевірка повинна охоплювати вантажну зону і район насосного відділення судна і починатися з загального огляду розташування танків, вантажів, що перевозяться, умов перекачування і зачистки вантажу;

після цього проводиться більш ретельна перевірка судового обладнання, який зазначений в Керівництві. Ця перевірка здійснюється з метою виявлення змін в конструкції судна і його обладнанні, що не схвалені компанією; і

якщо виникає сумнів в належному рівні технічного обслуговування або стані судна чи його обладнання, можуть бути проведені, якщо необхідно, подальші перевірки і випробування з урахуванням Керівництва з оглядів в рамках гармонізованої системи оглядів та сертифікації (HSSC) 2017 року (Резолюція ІМО А.1120(30)).

1.7. Державний інспектор повинен мати на увазі, що судно може бути обладнане понад вимоги Додатка II до MARPOL. Якщо таке обладнання несправне, слід поінформувати про це адміністрацію держави прапора. Однак саме по собі це не повинно бути причиною затримання судна, якщо несправність не представляє необґрунтованої загрози нанесення шкоди морському середовищу.

2. Судна держав, які не є сторонами MARPOL

2.1. Таке судно не має Свідоцтва, тому державний інспектор повинен перевірити дотримання стандартів конструкції і обладнання, що відносяться до цього судна, на підставі вимог, викладених у Додатку II до MARPOL, а також Стандартів щодо методів і пристроїв для скидання шкідливих рідких речовин, затверджених Резолюцією ІМО від 17 листопада 1983 року А.544(13) з поправками.

2.2. У всіх інших відношеннях державний інспектор повинен керуватися процедурами перевірки суден, що наведені у пункті 1 цієї частини Процедур для суден, які мають Свідоцтво.

2.3. Якщо судно має будь-яке свідоцтво, відмінне від Свідоцтва, державний інспектор має при оцінці цього судна прийняти до уваги форму і зміст цього документу. Таке свідоцтво, однак, має значення для державного інспектора лише в тому випадку, якщо на судні є Керівництво.

3. Контроль

При здійсненні перевірки державний інспектор повинен використовувати професійні знання з тим щоб визначити доцільність затримання судна до усунення виявлених недоліків або надання йому дозволу на вихід в море у разі, якщо недоліки не становлять необґрунтованої загрози нанесення шкоди навколишньому природному середовищу. При цьому державний інспектор повинен керуватися тим принципом, що вимоги, які містяться в Додатку II до MARPOL і Стандартах щодо методів і пристроїв для скидання шкідливих рідких речовин і стосуються конструкції, обладнання та експлуатації судна, важливі для захисту навколишнього природного середовища і що відступ від цих вимог може становити необґрунтовану загрозу нанесення шкоди навколишньому природному середовищу.

Частина 2. Порушення положень, що стосуються скидання

1. Інформація, яка надається державі прапора (додаток 10 до цих Правил), може бути недостатньою для порушення нею судового розгляду за фактом протизаконного скидання. Цей додаток має на меті визначити інформацію, яка може бути необхідною державі прапора для притягнення порушників до відповідальності в разі порушень положень, що стосуються скидання, згідно Додатка II до MARPOL.

2. Під час складення Повідомлення про порушення згідно зі статтею 6 MARPOL (додаток 21 до цих Правил), якщо є підстави вважати порушеними вимоги щодо скидання, державний інспектор повинен керуватися конкретним переліком можливих доказів скидання, який наведено у частині 3 цих Процедур. У зв'язку з цим, слід мати на увазі, що:

- повідомлення має на меті забезпечити оптимальне порівняння доступних даних; якщо не можуть бути представлені всі дані, має бути подано якомога більше відомостей;

- всі відомості, включені до повідомлення, мають підкріплюватися фактами, які, при розгляді їх у цілому, надаватимуть владі держави порту або прибережної держави підстави визнати факт порушення; і

- скинутою речовиною може бути нафта. В цьому випадку застосовується частина 2 Процедур розслідування та перевірок відповідно до Додатка I до MARPOL (додаток 11 до цих Правил).

3. Повідомлення про порушення доповнюється підтверджуючими документами, зокрема:

- показання свідків забруднення; додатково до інформації, яка вимагається відповідно до пункту 1 частини 3 цих Процедур, показання мають включати аналіз фактів, за результатами яких свідок дійшов висновку про те, що жодне з можливих джерел забруднення не є фактичним джерелом забруднення, крім судна;

- документи щодо відбору проб з поверхні води та на борту судна; вони мають містити відомості про місце та час взяття проб, особу, яка взяла пробу, розписки осіб, які отримали проби для зберігання та передачі;

- звіти про результати аналізу проб, відібраних з поверхні води та на борту судна; звіти мають включати результати аналізів, опис методу, який застосовувався, посилання на наукову документацію, що підтверджує точність та надійність методу, який застосовувався, або її копії, імена осіб, які провели аналіз та їх кваліфікацію;

- акт, складений державним інспектором, який проводив перевірку, з вказаними назвами посади та органу;

- свідчення осіб, яких було опитано;

- показання свідків;

- фотографії плями; і

- копії відповідних сторінок Журналу вантажних операцій, суднових журналів, стрічок самописців з записами про скидання і т. д.

4. Усі результати спостережень, фотографії та документація мають бути завірені автентичними підписами. Всі документи повинні бути засвідчені або підтверджені відповідно до законодавства. Всі свідчення мають бути підписані та датовані особою, яка їх надала, і, якщо можливо, завірені свідком такого підписання.

Прізвища осіб, які підписали свідчення, повинні бути надруковані чітким шрифтом вище або нижче підпису.

5. Повідомлення (додаток 21 до Правил), складене відповідно до цієї частини Процедур, має бути направлене до держави прапора. Якщо прибережна держава, яка виявила забруднення, не є державою порту, яка проводила розслідування на борту судна, то копія результатів розслідування направляється також владі цієї прибережної держави.

Частина 3. Перелік можливих доказів передбачуваного порушення положень, що стосуються скидання, Додатка II до MARPOL

1. Дії при виявленні забруднення

1.1. Докладні відомості про судно або судна, підозрювані в порушенні:

назва судна і номер ІМО;

причини, за якими підозрюється судно;

дата і час (UTC) спостереження або впізнання;

місцезнаходження судна;

прапор і порт реєстрації;

тип, розміри (приблизна місткість) та інші описові дані (наприклад, колір надбудови, вид емблеми на трубі);

стан осадки (у вантажу або в баласті);

приблизні курс і швидкість;

положення плями щодо судна (наприклад за кормою, зліва, справа по борту);

частина судна, з якої спостерігалось скидання;

чи припинилося скидання, після того як судно було помічено або коли з ним було встановлено зв'язок по радіо.

1.2. Докладні відомості про розливу пляму

дата і час (UTC) спостереження, якщо відрізняються від пункту 1.1 цих Процедур;

положення плями по довготі і широті, якщо відрізняється від пункту 1.1 цих Процедур;

приблизна відстань від найближчого берега в морських милях;

глибина води по морській карті;

приблизні габаритні розміри плями (довжина, ширина і величина в процентах його поверхні, покритої речовиною);

фізичний опис плями (напрямок і форма, наприклад суцільна, плямами або смугами);

колір плями;

стан неба (яскраве сонце, суцільна хмарність тощо), освітлення і видимість (км) під час спостереження;

стан моря;

напрямок і швидкість вітру біля поверхні води;

напрямок і швидкість течії.

1.3. Відомості про спостерігача:

ПІБ спостерігача;

організація, яку представляє або в якій працює спостерігач (у разі наявності);

посада спостерігача в цій організації;

спостереження відбувалось з літака (судна, берега, інше);

назва або позначення судна або літака, з якого проводилося спостереження;

конкретне місце розташування судна, літака, місце на березі або інше, з чого проводилося спостереження;

чим займався спостерігач, коли проводив своє спостереження, наприклад: патрулював, здійснював рейс, політ (від ... до ...).

1.4. Методи спостереження та документація:

візуальні;

звичайні фотографії;

записи та (або) фотографії, зроблені дистанційно;

проби, взяті з плями речовини;

будь-яка інша форма спостереження (зазначити).

Державний інспектор має прагнути, щоб фотографії скидання були кольоровими та свідчили про те, що:

речовина на поверхні моря є шкідливою рідкою речовиною;

кількість скинутої шкідливої рідкої речовини є порушенням MARPOL;

шкідлива рідка речовина скидається або була скинута з конкретного судна;

позначення судна.

Для цього державний інспектор має забезпечити за можливістю фотографії, на яких:

частини плями зняті майже вертикально вниз з висоти не більше 300 м із сонцем, розташованим за фотографом;

знятий загальний вид судна та плям, що демонструє витікання шкідливої рідкої речовини з конкретного судна; та

частини судна для його ідентифікації.

1.5. Інша інформація, якщо можна встановити радіозв'язок з судном:

капітану повідомлено про забруднення;

пояснення капітана;

останній порт заходу судна;

наступний порт заходу судна;

ПІБ капітана судна та власника судна;

позивний сигнал судна.

2. Розслідування на борту судна'

2.1. Перевірка Свідоцтва;

назва судна і номер ІМО;

реєстровий номер або позивний сигнал;

порт реєстрації;

тип судна;

дата і місце видачі;

дата і місце підтвердження;

перелік речовин згідно з Додатком II, які судну дозволено перевозити;

обмеження щодо танків, в яких ці речовини можуть перевозитися.

2.2. Перевірка Керівництва:

судно обладнане ефективною системою зачистки;

кількість залишків, встановлена при перевірці.

2.3. Перевірка Журналу вантажних операцій:

зняти або роздрукувати копії достатньої кількості сторінок Журналу вантажних операцій, що охоплюють повний цикл вантажно-розвантажувальних і баластних операцій та операцій з очищення танків;

зняти також копію схеми розташування танків.

2.4. Перевірка судового журналу

останній порт заходу, дата відходу, осадка носом і кормою;

порт перевірки, дата прибуття, осадка носом і кормою;

місцезнаходження судна під час або приблизно під час повідомлення про інцидент;

вибіркова перевірка відповідності часу скидання, зазначеного в Журналі вантажних операцій, достатньої відстані від найближчого берега, необхідної швидкості судна і достатній глибині води.

2.5 Перевірка іншої документації, що відноситься до доказів, на борту судна (при необхідності зняти копії):

вантажні документи щодо вантажу на борту або вантажу, що нещодавно перевозився, а також відповідні відомості про необхідну температуру вивантаження, в'язкості і (або) точки плавлення;

записи про температуру речовин під час вивантаження;

записи вимірювального обладнання, якщо воно встановлено.

2.6. Перевірка судна:

відповідність судового обладнання Керівництву;

відібрані проби; з яких місць на борту судна відібрано;

джерела значних протікань;

вантажні залишки на поверхні ізолюваного баласту або чистого баласту в виділених для нього танках;

стан ллял насосного відділення;

стан системи заміру;

вміст відстійних танків (встановити кількість води і залишків).

2.7. Показання причетних осіб, якщо Журнал вантажних операцій не ведеться належним чином. Доречними є відомості з таких питань:

чи здійснювалося скидання (випадкове або навмисне) у період, зазначений в повідомленні про інцидент;

які танки повинні бути завантажені в порту;

очищення яких танків знадобилося в морі; чи піддавалися танки попередній мийці;

коли і де проводилося їх очищення;

щодо залишків яких речовин проводилося очищення;

що було зроблено з відстієм танків після миття;

чи здійснювалося скидання в море з відстійного танка або вантажного танка, що використовується в якості відстійного;

коли і де проводилося скидання;

який вміст відстійного танка або вантажного танка, що використовується в якості відстійного;

в яких танках знаходився брудний баласт під час баластного рейсу (якщо судно прибуло в баласті);

в яких танках знаходився чистий баласт під час баластного рейсу (якщо судно прибуло в баласті);

докладні відомості по даному рейсу судна (попередні порти заходу, наступні порти заходу, характер рейсу і перевезення);

труднощі, що виникли при скиданні в берегові приймальні споруди;

труднощі, що виникли при ефективних операціях по зачистці;

які танки чисті і які брудні після прибуття;

виконаний або передбачуваний ремонт вантажних танків.

Різні відомості:

зауваження, що стосуються стану суднового обладнання;

зауваження, що стосуються повідомлення про забруднення;

інші зауваження.

3. Розслідування на березі

3.1. Аналізи проб

Вказати метод і результати аналізу проб.

3.2 Додаткові відомості

Можуть бути доречні додаткові відомості про судно, отримані від персоналу терміналу, підрядників робіт з очищення танків або персоналу берегових приймальних споруд.

Будь-які відомості згідно з цим пунктом Процедур повинні підтверджуватися, якщо це практично можливо, такими документами, як підписані заяви, накладні, розписки тощо.

3.3 Відомості, отримані з попереднього порту (терміналу) вивантаження: підтвердження того, що судно здійснило вивантаження, зачистку або попереднє миття відповідно до Керівництва; характер труднощів, якщо вони були; обмеження, встановлені владою, згідно з якими судну було дозволено вийти в море; обмеження щодо берегових приймальних споруд.

4. Відомості, не охоплені попередніми розділами

5. Висновки:

загальний висновок особи, яка проводила розслідування; посилання на положення Додатка II до MARPOL, в порушенні яких підозрюється судно; висновок про те, чи дають результати розслідування підставу для складання доповіді про недоліки.

Частина 4. Процедури перевірки операцій з вивантаження, зачистки і попереднього миття (переважно в портах вивантаження)

1. Вступ

Державний інспектор, який здійснює контроль відповідно до правила 16 Додатка II до MARPOL, повинен бути добре ознайомлений з Додатком II до MARPOL і з практикою порту в тому, що стосується обробки вантажу, миття танків, очищення причалів, заборони підходу ліхтерів до борту судна тощо.

2. Документація

Необхідна для перевірки документація відповідно до Додатка II до MARPOL включає:

Свідоцтво;
вантажний план і навантажувальний документ;
Керівництво; і
Журнал вантажних операцій.

3. Відомості, що надаються судновим персоналом

3.1. Державному інспектору надаються данні про: передбачувану програму навантаження і розвантаження судна; наявність можливості виконання розвантажувальних і зачисних операцій відповідно до Керівництва; якщо такої можливості немає, то причини цього;

обмеження, якщо такі є, експлуатації системи ефективної зачистки (тобто протитиск, температура навколишнього повітря, несправності тощо); і

чи запитує судно звільнення від попереднього миття та злиття залишків в порту вивантаження.

3.2. Коли потребується миття танків без використання води, державний інспектор повинен бути поінформований про технологію миття танків і видаленні з них залишків.

3.3. Якщо в Журналі вантажних операцій немає останніх даних, повинна бути надана будь-яка інформація про операції по попередній мийці і видаленню залишків, які не зазначені у ньому.

4. Інформація, яку надає персонал терміналу

Персонал терміналу повинен надавати відомості про встановлені для судна обмеження щодо протитиску і (або) приймальних споруд.

5. Контроль

5.1. Піднявшись на борт і представившись капітану або відповідальній особі командного складу судна, державний інспектор повинен вивчити необхідну документацію.

5.2. Документація використовується державним інспектором для встановлення наступного:

визначення шкідливих рідких речовин, що підлягають вивантаженню, їх категорій і розміщення (вантажний план, Керівництво);

докладних відомостей про систему ефективної зачистки, якщо вона є (Керівництво);

танків, які вимагають попереднього миття з видаленням промивної води в приймальні споруди (навантажувальний документ і температура вантажу);

танків, які вимагають попереднього миття з видаленням промивної води або в приймальні споруди, або в море (Керівництво, навантажувальний документ і температура вантажу);

операцій з попереднього миття і (або) операцій з видалення залишків, які належить виконати (Журнал вантажних операцій); і

танків, які не можуть бути промиті водою з огляду на характер конкретних речовин (Керівництво).

5.3. Щодо операцій з попереднього миття, згаданих в пункті 5.2 цих Процедур, необхідні такі відомості (Керівництво):

тиск, при якому повинні працювати мийні машинки;

тривалість одного робочого циклу мийної машинки і кількість використовуваної води;

програми миття щодо даних речовин;

необхідна температура промивної води; і

спеціальні процедури.

5.4. Відповідно до правила 16 Додатка II до MARPOL державний інспектор повинен переконатися, що операції по вивантаженню, зачистці і (або) попередньому миттю виконуються відповідно до інформації, отриманої згідно з пунктом 2 цієї частини Керівництва. Якщо це не може бути досягнуто, слід прийняти альтернативні заходи для забезпечення того, щоб судно не вийшло в море з залишками в кількості, що перевищує кількість, вказану в правилі 12 Додатка II до MARPOL. Якщо кількість залишків не може бути скорочено за допомогою альтернативних заходів, державний інспектор повинен інформувати про це владу держави порту.

5.5. Необхідно ретельно стежити за тим, щоб вміст вантажних шлангів та систем трубопроводів знов не потрапляв на судно.

5.6. Якщо судно звільнено від деяких вимог по ефективності викачування згідно з правилом 4.4 Додатка II до MARPOL або вимагає звільнення від деяких методів зачистки або попереднього миття згідно з правилом 13.4 Додатка II до MARPOL, повинні бути дотримані умови звільнення, викладені в зазначених правилах. Ці умови такі:

правила 4.2 і 4.3 Додатка II до MARPOL: судно побудовано до 1 липня 1986 року і звільнене від виконання вимоги про скорочення кількості залишків до встановлених меж в правилі 12 (тобто 300 л для речовин категорій X або Y і 900 л для речовин категорії Z); з дотриманням умов правила 4.3 про те, що коли вантажний танк повинен бути підданий мийці або баластуванню, потрібна попереднє миття з видаленням промивних вод в берегові приймальні споруди. У Свідоцтві повинен бути зроблений запис про те, що судно зайняте виключно в обмежених рейсах;

правило 4.4 Додатка II до MARPOL: судну ніколи не потрібно баластування вантажних танків, а миття танків потрібне тільки для ремонту або докування; у Свідоцтві повинні бути вказані докладні відомості про надання звільнення; кожен вантажний танк повинен бути визнаний придатним для перевезення тільки однієї поймаєваної речовини;

правило 13.4.1 Додатка II до MARPOL: вантажні танки не будуть піддаватися миттю або баластуванню до наступної навантаження;

правило 13.4.2 Додатка II до MARPOL: вантажні танки будуть піддаватися миттю, а промивні води, що утворилися в результаті попереднього миття, будуть скинуті в приймальні споруди в іншому порту. Повинно бути письмово підтверджено, що в цьому порту є приймальні споруди, достатні для цього; і

правило 13.4.3 Додатка II до MARPOL: залишки вантажу можуть бути видалені методом вентиляції.

5.7. Державний інспектор повинен розписатися в розділі J журналу вантажних операцій, коли було надано звільнення згідно з правилом 13.4 Додатка II до MARPOL, згадане вище в пункті 5.6 цих Процедур, або коли танк, з якого вивантажені речовини категорії X, був підданий попередній мийці відповідно до Керівництва.

5.8. У якості альтернативи, залишкова концентрація речовин категорії Х, згідно з правилом 13.6.1.1 Додатка II до MARPOL, повинна вимірюватися методами, які встановлює кожна держава порту. В цьому випадку державний інспектор, повинен розписатися в розділі К Журналу вантажних операцій, коли досягнута необхідна залишкова концентрація.

5.9. На додаток до пункту 5.7 цих Процедур державний інспектор повинен розписатися в Журналі вантажних операцій, коли він безпосередньо був присутній при вивантаженні, зачистці або попередній мийці речовин категорій Y і Z відповідно до Керівництва.

Додаток 13
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 4.1 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ
перевірки виконання експлуатаційних вимог

1. Загальні положення

1.1. Якщо під час перевірки судна державний інспектор має явні підстави згідно з пунктом 4.2 розділу III цих Правил, відповідно до цих Процедур може проводитися перевірка виконання судових експлуатаційних процедур, що наведені нижче.

1.2. Під час здійсненні перевірки відповідно до цих Процедур, державний інспектор не повинен вимагати проведення експлуатаційних випробувань або висувати які-небудь вимоги фізичного характеру, які, на думку капітана, можуть ставити під загрозу безпеку судна, екіпажу, пасажирів, посадових осіб, що здійснюють контроль, навколишнього природного середовища або вантажу. До проведення будь-якого експлуатаційного контролю державний інспектор повинен провести аналіз звітних записів з підготовки до навчань, а також, за необхідності, перевірку відповідного обладнання безпеки і звітних записів з техобслуговування такого обладнання. Наприклад, перевірку навчання з входу в закриті приміщення можна успішно провести без безпосереднього входу в закриті приміщення шляхом перевірки записів у Судновому журналі про проведення навчання, про техобслуговування обладнання. Фактичній перевірці підлягає лише демонстрація навичок роботи членів екіпажу з дихальним апаратом, страхувальним поясом і приладами для контролю складу повітря.

1.3. При здійсненні контролю за виконанням експлуатаційних вимог державний інспектор, наскільки це можливо, повинен забезпечити невтручання в звичайні судові операції, такі як завантаження та вивантаження вантажу і баластування, відповідальність за які несе капітан, а також він не повинен вимагати демонстрації аспектів експлуатації, яка необґрунтовано відтермінує відхід судна.

1.4. Оцінивши ступінь виконання експлуатаційних вимог, державний інспектор повинен застосувати професійні знання, з тим щоб визначити, чи є професійні навички екіпажу в експлуатації в цілому достатніми для того, щоб судно могло вийти в море, не становлячи небезпеки для судна або осіб, що перебувають на ньому, так і необґрунтованої загрози нанесення шкоди морському середовищу.

1.5. При оцінці здатності екіпажу проводити навчання з експлуатації, в якості еталону повинні використовуватися обов'язкові мінімальні вимоги щодо ознайомлення та початкової підготовки моряків з питань безпеки, як зазначено в STCW 1978.

2. Розклад по тривогам

2.1. Державний інспектор має визначати, чи знають члени екіпажу свої обов'язки, зазначені в розкладі по тривогах.

2.2. Державний інспектор має переконатися, що розклади по тривогах вивішені в помітних місцях на всьому судні, включаючи ходовий місток, машинне відділення і житлові приміщення для екіпажу. При визначенні відповідності розкладу по тривогам правилам, державний інспектор має перевірити:

чи вказані в розкладі по тривогах обов'язки, доручені різним членам екіпажу;

чи зазначено в розкладі по тривогах, яким особам командного складу доручено забезпечити, щоб рятувальні та протипожежні засоби утримувалися в хорошому стані і були готові до негайного використання;

чи вказане в розкладі по тривогах заміщення задіяних осіб в разі їх нездатності виконувати свої обов'язки з урахуванням того, що різні аварійні ситуації можуть вимагати різних дій;

чи вказані в розкладі по тривогах обов'язки, доручені членам екіпажу щодо пасажирів в разі аварійної ситуації; і

чи схвалена форма розкладу по тривогах, що використовується на пасажирських судах, і чи складений він мовою чи мовами, що вимагаються адміністрацією держави прапора, і англійською мовою.

2.3. Для перевірки актуальності розкладу по тривогах, державний інспектор має використати судову роль, яка містить останні відомості, якщо вона існує.

2.4. Державний інспектор має визначати відповідність правилам обов'язків, доручених членам екіпажу, по заняттю своїх місць в плавучих рятувальних засобах (рятувальні шлюпки або рятувальні плоти), а також перевіряти, чи покладена відповідальність на вахтового помічника капітана або дипломовану особу за кожний плавучий рятувальний засіб, який має використовуватися. Однак адміністрація держави прапора, належним чином враховуючи характер рейсу, кількість людей, що знаходяться на судні і характеристики судна, має дозволити покладання відповідальності за рятувальні плоти замість осіб, зазначених вище, на інших осіб, які мають практику управління і експлуатації рятувальних плотів. На рятувальну шлюпку призначається також заступник відповідальної особи.

2.5. Державний інспектор має визначати, чи знають члени екіпажу покладені на них в розкладі по тривогах обов'язки, а також місця, де вони повинні виконувати свої обов'язки.

3. Спілкування між членами екіпажу

3.1. Державний інспектор має визначати, чи здатні основні члени екіпажу спілкуватися один з одним і з пасажирями в разі необхідності таким чином, щоб не порушувати безпечну експлуатацію судна, особливо в аварійних ситуаціях.

3.2. Державний інспектор має дізнатися у капітана, які мови використовуються в якості робочих, і має перевірити, чи зазначена ця мова в судновому журналі.

3.3. Державний інспектор має переконатися, що основні члени екіпажу здатні розуміти один одного під час перевірок або навчань. Члени екіпажу, які призначаються для надання допомоги пасажирам, повинні вміти довести до пасажирів необхідну інформацію в аварійній ситуації.

4. План пошуку і рятування

На пасажирському судні державний інспектор має перевірити наявність затвердженого плану взаємодії з відповідними рятувально-координаційними центрами прибережних держав на випадок лиха.

5. Навчання по боротьбі з пожежею і по залишенню судна

5.1. Державний інспектор, присутній на навчанні по боротьбі з пожежею і по залишенню судна, повинен переконатися, що члени екіпажу знають свої обов'язки і правильно використовують суднові пристрої і обладнання.

5.2. При розробці сценарію навчань, під час спостереження за навчанням і при оцінці проведення навчання державний інспектор не має вимагати проведення зразкового, безпомилкового навчання, зокрема на вантажних судах. Державний інспектор має знайти відповіді на наступні питання:

чи можуть члени екіпажу у разі аварійної ситуації на судні діяти організовано і ефективно як єдина команда з тим, щоб впоратися з аварійною ситуацією;

чи можуть члени екіпажу забезпечити між собою надійний зв'язок;

чи контролює капітан потік інформації, що надходить в командний центр і виходить із нього;

у разі якщо ситуація вийде з-під контролю, чи можуть члени екіпажу безпечно залишити судно.

5.3. Важливо, щоб при розробці сценарію державний інспектор чітко пояснив капітану, що саме потрібно і що очікується під час навчання з урахуванням того, що можуть існувати мовні труднощі. Державний інспектор не повинен чинити тиск на членів екіпажу, не повинен втручатися в проведення навчання і не повинен давати поради. Державний інспектор повинен тільки спостерігати зі сторони, роблячи відповідні нотатки. Роль державного інспектора полягає не в тому, щоб проводити навчання або підготовку, але в тому, щоб спостерігати. Заборонено висування державним інспектором будь-яких вимог до процедури проведення навчання, заснованих на його особистому досвіді плавання, якщо ці вимоги не підтверджені чітко у міжнародних договорах або законодавстві України.

5.4. Навчання повинні проводитися при безпечній швидкості, державний інспектор не повинен вимагати проведення експлуатаційних навчань у реальному часі. Під час навчань слід забезпечити, щоб кожен учасник був знайомий зі своїми обов'язками і з обладнанням. У разі необхідності навчання повинні бути припинені, якщо державний інспектор вважатиме, що члени екіпажу небезпечно практику або якщо виникне справжня аварійна ситуація.

5.5. Мовні труднощі, що існують між державним інспектором і членами екіпажу, що не говорять англійською, можуть стати перешкодою для уявлення про те, в чому полягає мета проведення навчання. Якщо відзначаються недоліки у проведенні навчання, державному інспектору слід точно визначити причину цього: або можливе нерозуміння екіпажем наміру державного інспектора, або незадовільні результати, викликані недостатньою компетентністю членів екіпажу.

6. Навчання по боротьбі з пожежею

6.1. Державний інспектор має бути присутнім на навчанні по боротьбі з пожежею, що проводиться членами екіпажу, яким доручено ці обов'язки в розкладі по тривогах. Після консультації з капітаном судна для імітації пожежі можуть бути обрані одне або декілька спеціальних місць на судні. До цього місця (місць) має бути направлений член екіпажу для включення системи пожежної сигналізації або інших сигналів тривоги.

6.2. На місці навчання державний інспектор має описати члену екіпажу ознаки пожежі і спостерігати, яким чином повідомлення про пожежу передається на місток або аварійний пост управління. У цей момент на більшості судів передається сигнал тривоги екіпажу для виклику пожежних команд на свої місця. Державний інспектор повинен спостерігати прибуття на місце пожежної команди, розгортання обладнання та гасіння умовної пожежі. Керівники команд повинні давати відповідні накази своїм командам і передавати повідомлення про стан справ на місток або аварійний пост управління. Слід спостерігати за правильним одяганням і використанням спорядження членами пожежних команд. Державний інспектор повинен переконатися, що все спорядження наявне в повному комплекті. Простий збір екіпажу зі спорядженням не допускається. Дії екіпажу при нещасних випадках серед персоналу можна перевіряти шляхом вибору члена екіпажу для імітації нещасного випадку. Державний інспектор повинен спостерігати за порядком передачі повідомлень і діями санітарів-носіїв і медичних команд. Правильне перенесення носилок по вузьких коридорах, трапах і через вузькі двері скрутне і вимагає практики.

6.3. Наскільки це є практично можливим, навчання має проводитися так, ніби трапляється справжня аварійна ситуація.

6.4. До навчання повинні бути залучені також члени екіпажу, яким доручені інші обов'язки, пов'язані з навчанням по боротьбі із пожежею, такі як обслуговування аварійних генераторів, приміщення для зберігання CO₂, спринклерних і аварійних пожежних насосів. Державний інспектор має запропонувати цим членам екіпажу пояснити свої обов'язки і, по можливості, продемонструвати свою обізнаність.

6.5. На пасажирських суднах особливу увагу слід звертати на обов'язки членів екіпажу, яким доручено закриття дверей і пожежних заслінок з ручним керуванням. Ці запірні пристрої повинні приводитися в дію відповідальними особами в зонах умовної пожежі (пожеж) під час навчання. Члени екіпажу, що не входять в пожежні команди, зазвичай займають пости на всьому судні в районі розташування житлових приміщень для пасажирів з метою надання допомоги пасажирам при евакуації. Цим членам екіпажу має бути запропоновано пояснити свої обов'язки і значення різних аварійних сигналів, а також вказати два шляхи евакуації із зони і місця, де мають зібратися пасажирів. Члени екіпажу, яким доручено надання допомоги пасажирам, повинні вміти передавати щонайменше достатню інформацію для вказівки пасажирам шляху до належних місць збору та посадки.

7. Навчання по залишенню судна

7.1. Після консультації з капітаном державний інспектор має вимагати проведення навчання по залишенню судна із залученням одного чи декількох плавучих рятувальних засобів. Суть цього навчання полягає в тому, що члени екіпажу, приписані до плавучих рятувальних засобів за розкладом по тривогам, займають в них місця і керують ними. По можливості, під час цього навчання державний інспектор повинен залучати чергову шлюпку (шлюпки). У Главі III Додатка до SOLAS 1974 містяться конкретні вимоги до проведення підготовки та навчань по залишенню судна, з яких особливе значення мають наведені нижче.

7.2 Наскільки це практично може бути виконано, навчання має проводитися так, ніби трапилася справжня аварійна ситуація.

7.3 Навчання по залишенню судна повинно включати:

виклик (пасажирів і) членів екіпажу до місця (місць) збору за допомогою необхідного сигналу тривоги і забезпечення того, щоб вони знали порядок залишення судна, зазначений в розкладі по тривогам;

прибуття на місця збору і підготовку до виконання обов'язків, зазначених у розкладі по тривогам;

перевірку того, що члени екіпажу (і, за наявності, пасажирів) належним чином одягнені;

перевірку правильного надягання рятувальних жилетів;

припускання щонайменше однієї рятувальної шлюпки після необхідної підготовки її до спуску;

пуск двигуна рятувальної шлюпки і управління ним;

управління пліт-балками, що використовуються для спуску рятувальних плотів;

проведення імітації пошуку і рятування пасажирів, що опинився замкненим в пасажирському салоні (на пасажирському судні);

проведення інструктажу з використання радіоустановок в рятувальних засобах;

випробування аварійного освітлення для збору і залишення судна; і

якщо судно оснащено морськими евакуаційними системами, виконання процедур, необхідних для розгортання таких систем, до того моменту, який безпосередньо передуватиме фактичному розгортанню.

7.4. Якщо рятувальна шлюпка, що приспускається під час навчання, не є черговою шлюпкою, то повинна бути приспущена також і чергова шлюпка, з урахуванням того, що на посадку і її спуск має вимагатися самий малий час. Державний інспектор повинен переконатися, що члени екіпажу знають свої обов'язки, доручені їм під час проведення операцій по залишенню судна, і що член екіпажу, який відповідає за плавучий рятувальний засіб, в повній мірі вміє управляти плавучим рятувальним засобом і знає його обладнання. Коли вимагається, щоб на судні були приспущені рятувальні шлюпки, необхідно дотримуватися обережності. Кількість людей всередині рятувальних шлюпок під час спуску з метою навчання має визначатися капітаном з урахуванням того, що SOLAS 1974 не вимагається, щоб під час приспускання і підйому в рятувальній шлюпці перебували люди. Це робиться з метою зниження ризику нещасних випадків під час спуску і підйому, проте це повинно бути зіставлено з ризиком посадки в шлюпку (висадки з шлюпки), коли вона знаходиться у воді, якщо шлюпка повинна бути роз'єднана з пристроєм її спуску і підйому і випробувана на ходу.

7.5. Кожний плавучий рятувальний засіб має перебувати в постійній готовності, так щоб два члени екіпажу могли підготуватися до посадки і спуску менш ніж за 5 хвилин.

7.6. На пасажирських суднах вимагається щоб рятувальні шлюпки і рятувальні плоти, що спускаються за допомогою пліт-балки, спускалися протягом 30 хвилин після того, як будуть зібрані всі люди в одягнених рятувальних жилетах.

7.7. На вантажних суднах вимагається щоб рятувальні шлюпки і рятувальні плоти, що спускаються за допомогою пліт-балки, спускалися протягом 10 хвилин.

8. Навчання по входу в закриті приміщення і по рятуванню

8.1. Після консультації з капітаном державний інспектор має вимагати проведення навчання по входу в закриті приміщення і по рятуванню. Сутність такого навчання полягає в підтвердженні того, що члени екіпажу ознайомлені з процедурою безпечного входу в закриті приміщення і рятування людей, можуть продемонструвати проведення навчання по входу в закриті приміщення і по рятуванню і в змозі підтримувати ефективний зв'язок при вході в закриті приміщення в разі запланованого входу і (або) в надзвичайній ситуації.

8.2. Місцем проведення навчання має бути обрано припустиме закриті приміщення, немає необхідності обирати фактичне закриті приміщення.

8.3. Державний інспектор повинен перевірити конструкцію закритого приміщення, сценарії навчань і список відповідальних осіб командного складу в контрольному списку, якщо це застосовується.

8.4. Навчання по входу в закриті приміщення і по рятуванню має включати:

- перевірку і використання індивідуального захисного спорядження, необхідного для входу;

- перевірку і використання обладнання та процедур зв'язку;

- перевірку і використання приладів для вимірювання складу повітря в закритих приміщеннях;

- перевірку використання обладнання і процедур по рятуванню; і інструкції з надання першої допомоги й методикам реанімації.

9. Навчання з аварійного рульового управління

9.1. Після консультації з капітаном державний інспектор має вимагати проведення навчання з аварійного управління рульовий пристроєм. Суть такого навчання полягає в підтвердженні того, що члени екіпажу ознайомлені з процедурою аварійного управління рульовий пристроєм.

9.2. Державний інспектор має перевірити процедуру і засоби зв'язку як на ходовому містку, так і в румпельному відділенні.

9.3. Навчання з аварійного управління рульовий пристроєм має включати: безпосереднє управління з румпельного відділення;

- процедури зв'язку з ходовим містком; і

- застосування альтернативних джерел енергії, при необхідності.

10. Оцінка навчань

10.1. При спостереженні за навчанням державний інспектор повинен звертати увагу на наступне підтвердження того, що:

- члени екіпажу виконують те, що потрібно від них відповідно до розкладу по тривозі;

- в різних групах є достатня кількість людей для виконання доручених їм обов'язків;

- є надійні засоби зв'язку між групою, керівником групи і ходовим містком, а також того, що в обох напрямках передається відповідна інформація;

члени екіпажу ефективно працюють в команді. Це повинно ґрунтуватися на опитуванні членів персоналу і спостереженні за їх діями. Має відзначатися час прибуття різних груп в їх місця збору. Слід також відзначати реагування груп на незаплановані події;

основні члени екіпажу можуть розуміти один одного;

обладнання, що використовується, є ефективним, наприклад:

що пожежна сигналізація є чутною і ефективною;

що протипожежні двері закриваються, як це вимагається; і

що предмети особистого протипожежного спорядження підтримуються в хорошому стані; і

час реагування вважається досить швидким (з урахуванням безпеки навчання, як зазначено в пункті 5.4 цих Процедур), з огляду на розміри судна, а також місце пожежі, розташування персоналу і протипожежного обладнання.

10.2. Якщо державний інспектор вирішить, що члени екіпажу не знають своїх обов'язків або не здатні безпечно використовувати рятувальні засоби і протипожежне обладнання, державний інспектор повинен перервати навчання, повідомити капітана про те, що навчання не було успішним, і застосувати свої професійні знання для визначення подальших дій з урахуванням ймовірності того, що це створить «явні підстави» для більш детальної перевірки.

11. Схема по боротьбі за живучість і SOPEP або SMPEP

11.1. Державний інспектор має визначати, чи передбачена на пасажирському судні схема по боротьбі за живучість, чи знає екіпаж свої обов'язки і чи правильно використовує суднові установки і обладнання з метою боротьби за живучість. Те ж саме відноситься до SOPEP на всіх судах і до SMPEP (якщо вимагається).

11.2. Державний інспектор має визначати, чи знають особи командного складу судна зміст буклету по боротьбі за живучість, який вони повинні мати, або схеми по боротьбі за живучість.

11.3. Особам командного складу має бути запропоновано пояснити дії, які повинні бути вжиті в різних умовах пошкоджень.

11.4. Особам командного складу має бути також запропоновано дати пояснення про межі водонепроникних відсіків, влаштування отворів в них, оснащених засобами закриття, і розташуванні будь-яких органів управління ними, а також про заходи щодо усунення будь-якого крену в результаті затоплення.

11.5. Особи командного складу повинні добре знати вплив диференту і остійності свого судна в разі пошкодження будь-якого відсіку і подальшого його затоплення, а також заходи щодо усунення наслідків такого пошкодження.

12. Схема протипожежного захисту

12.1. Державний інспектор має визначати, чи передбачені схема або буклет протипожежного захисту і чи знає екіпаж інформацію, що міститься в схемі або буклеті протипожежного захисту.

12.2. Державний інспектор має перевіряти, чи постійно вивішені схеми протипожежного захисту для осіб командного складу судна. Як альтернатива, кожній особі командного складу можуть бути вручені буклети, що містять інформацію про схему протипожежного захисту; один екземпляр повинен завжди знаходитись на судні в доступному місці. Схеми і буклети повинні постійно оновлюватися, а будь-які зміни повинні в них вноситися в найкоротші терміни.

12.3. Державний інспектор має визначати, чи знають відповідальні особи командного складу, особливо ті з них, яким доручені відповідні обов'язки в розкладі по тривогах, інформацію, що міститься в схемі або буклеті протипожежного захисту, а також порядок дій у разі пожежі.

12.4. Державний інспектор має переконатися, що особи командного складу, відповідальні за судно, знають основні елементи конструкції, що входять в різні протипожежні секції, а також засоби доступу в різні відсіки.

13. Вахта на ходовому містку

13.1. Державний інспектор має визначати, чи знають помічники капітана, що несуть ходову навігаційну вахту, засоби управління і навігаційне обладнання, розташовані на містку, перехід з автоматичного управління на ручне і назад, а також маневрені характеристики судна.

13.2. Помічник капітана, який несе ходову навігаційну вахту, повинен знати розташування і роботу всього обладнання з безпеки та навігаційного обладнання. Крім того, він повинен знати порядок управління судном у будь-яких обставинах, а також всю відповідну наявну інформацію.

13.3. Державний інспектор має також перевіряти знання особами командного складу всіх наявних в їх розпорядженні відомостей, таких як маневрені характеристики судна, рятувальні сигнали, останні навігаційні посібники, переліки перевірок вахти на містку, інструкції, керівництва тощо.

13.4. Дозвіл на експлуатацію високошвидкісного судна включає обмеження по максимальній характерній висоті хвилі (і силі вітру для суден на повітряній подушці), в межах яких має експлуатуватися судно. При проведенні перевірок такого судна державний інспектор має по судновому журналу і записам погоди перевірити, чи дотримувалися цих обмежень. Державний інспектор має встановити, що за погодних умов гірше, ніж допускається, рейс повинен бути завершений, а новий рейс за таких умов не повинен початися.

13.5. Державний інспектор має перевіряти знання особами командного складу таких процедур, як періодичні випробування і перевірки обладнання, підготовка до прибуття і відходу, зміна режимів управління, використання сигналізації, зв'язку, системи сигналізації, маневрування, дії в аварійних ситуаціях і ведення суднового журналу.

14. Вантажні операції

14.1. Державний інспектор має визначати, чи знає судновий персонал, на який покладені конкретні обов'язки, що стосуються вантажу і вантажного обладнання, ці обов'язки, будь-які фактори небезпеки, які пов'язані із вантажем, а також заходи, які слід вжити у зв'язку з цим. Для цього буде потрібна наявність всієї відповідної інформації про вантаж, як це вимагається правилом VI/2 Додатка до SOLAS 1974.

14.2. Стосовно перевезення навалювальних вантажів державний інспектор повинен перевіряти, в залежності від випадку, що навантаження вантажу здійснюється відповідно до суднового вантажного плану, а вивантаження – відповідно до плану вивантаження, узгодженим між судном і терміналом, з урахуванням інформації, наданої приладом контролю за навантаженням, якщо він встановлений.

14.3. Державний інспектор має перевірити, чи знають відповідальні члени екіпажу відповідні положення Міжнародного кодексу морського перевезення навалювальних вантажів (IMSBC Code), зокрема положення, що стосуються обмежень вологості і штивки вантажу. Крім того, очікується, що відповідні члени екіпажу ознайомлені із рекомендованими Кодексом безпечної практики для суден, що перевозять лісові палубні вантажі (2011 TDS Code) і Кодексом безпечної практики розміщення і кріплення вантажу (CSS Code) з поправками, який не є обов'язковим, за виключенням підрозділу 1.9 (Правило VI/2 - 2.1 Додатка до SOLAS 1974).

14.4. Деякі матеріали, що перевозяться навалом, можуть становити небезпеку під час перевезення внаслідок свого хімічного складу або фізичних властивостей. У розділі 2 IMDG Code дається опис загальних запобіжних заходів. У розділі 4 цього Кодексу міститься положення про покладений на вантажовідправника обов'язок надавати всю необхідну інформацію для забезпечення безпечного перевезення вантажів. Державний інспектор має визначати, чи надав вантажовідправник капітану необхідні докладні відомості, включаючи всі необхідні свідоцтва про випробування.

14.5. Щодо деяких вантажів, наприклад вантажів, які схильні до розрідження, наведені особливі запобіжні заходи (розділ 7 IMDG Code). Державний інспектор має визначати дотримання всіх запобіжних заходів, приділяючи особливу увагу остійності суден, що перевозять вантажі, схильні до розрідження, і небезпечні відходи навалом.

14.6. Особи командного складу, відповідальні за вантажні операції, і основні члени екіпажу нафтових танкерів, танкерів-хімовозів і суден для перевезення зрідженого газу повинні знати особливості вантажу і вантажне обладнання, а також заходи безпеки, зазначені у відповідних розділах Міжнародного кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, Міжнародного кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом або Кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом.

14.7. Перевезенню зерна насипом присвячені частина С глави VI Додатка до SOLAS 1974 і Міжнародний кодекс з безпечного перевезення зерна насипом (Grain Code), який є обов'язковим.

14.8. Державний інспектор має визначати, чи міститься в інструкціях з експлуатації та навантаження вся відповідна інформація щодо безпечних навантажувально-розвантажувальних операцій в порту, а також під час перевезення.

15. Експлуатація машин і механізмів

15.1. Державний інспектор має визначати, чи знає відповідальний судновий персонал свої обов'язки, що відносяться до експлуатації машин і механізмів відповідального призначення, таких як:

- аварійне і запасне джерела електроенергії;
- допоміжний рульовий привід;
- трюмні і пожежні насоси; і
- будь-яке інше обладнання, необхідне в аварійних ситуаціях.

15.2. Державний інспектор має перевірити, чи знає відповідальний судновий персонал, серед іншого:

- аварійний генератор:
 - дії, необхідні до пуску двигуна;
 - різні способи пуску двигуна в поєднанні з джерелом енергії для пуску; і
 - порядок дій, коли перші спроби запустити двигун безуспішні.

Резервний генератор:

- способи пуску резервного двигуна автоматично або вручну;
- порядок дій в разі припинення подачі енергії; і
- систему розподілу навантаження.

15.3. Державний інспектор має перевірити, чи знає відповідальний судновий персонал, серед іншого:

- який тип допоміжного рульового приводу застосовується на судні;
- порядок індикації того, який рульовий привід експлуатується; і
- які дії необхідні для введення в експлуатацію допоміжного рульового приводу.

15.4. Державний інспектор має визначати, чи знає відповідальний судновий персонал, серед іншого:

Трюмні насоси:

- кількість і розміщення трюмних насосів, встановлених на судні (включаючи аварійні трюмні насоси);

- порядок пуску всіх цих трюмних насосів;

- приведення в дію відповідних клапанів; і

- найбільш ймовірні причини відмов трюмних насосів і можливих заходів по їх усуненню; і

Пожежні насоси:

- кількість і розміщення пожежних насосів, встановлених на судні (включаючи аварійний пожежний насос);

- порядок пуску всіх цих насосів; і

- приведення в дію відповідних клапанів.

15.5. Державний інспектор має визначати, чи знає відповідальний судновий персонал, серед іншого:

- пуск і технічне обслуговування двигуна рятувальної шлюпки і (або) чергової шлюпки;

- порядок місцевого управління системами, які зазвичай управляються з ходового містка;

- використання аварійних і повністю автономних джерел електроенергії радіостанцій;

- порядок технічного обслуговування акумуляторів;

- аварійні зупинки, роботу системи виявлення пожежі та системи аварійної сигналізації водонепроникних і пожежних дверей (системи накопиченої енергії); і

- перехід з автоматичного управління системами водяного охолодження і змащення головних і допоміжних двигунів на ручне.

16. Настанови, інструкції, інші подібні документи

16.1. Державний інспектор має визначати, чи здатні відповідні члени екіпажу розуміти інформацію, що міститься в настановах, інструкціях, інших подібних документах, що відноситься до безпечного стану і експлуатації судна і його обладнання, і чи знають вони вимоги технічного обслуговування, періодичних випробувань, підготовки і навчань, а також ведення записів у судновому журналі.

16.2. На судні повинна бути передбачена, серед іншого, нижченаведена інформація, і державний інспектор має визначати, чи складена вона на мові чи мовах, зрозумілих для екіпажу, і чи обізнані відповідні члени екіпажу зі змістом цієї інформації і чи можуть вони вживати відповідні дії:

- 1) інструкції з технічного обслуговування і експлуатації всього суднового устаткування і установок, необхідних для гасіння та локалізації пожежі, повинні бути зброшуровані і завжди перебувати в легкодоступному місці;

- 2) для кожної особи, що знаходиться на судні, повинні бути передбачені чіткі інструкції про порядок дій в аварійній ситуації;

Продовження Додатка 13

3) ілюстрації та інструкції на відповідних мовах повинні вивішуватися в пасажирських каютах, а також в місцях збору та інших пасажирських приміщеннях для інформування пасажирів про їх місця збору, необхідні дії, які вони повинні вживати в аварійній ситуації, і про спосіб надягання рятувальних жилетів;

4) на плавучих рятувальних засобах і органах управління їх спуском або поруч з ними повинні бути передбачені плакати і позначення, які пояснюють призначення органів управління і порядок роботи пристроїв і містять відповідні інструкції або попередження;

5) інструкції з технічного обслуговування на судні рятувальних засобів;

6) в кожній кают-компанії і кімнаті відпочинку або в кожній каюті екіпажу повинні бути передбачені настанови з підготовки. Настанова з підготовки, яка може складатися з декількох томів, повинна містити вказівки та інформацію, викладені в загальнодоступних термінах і, по можливості, супроводжувані ілюстраціями про рятувальні засоби, передбачені на судні, і про найбільш надійний спосіб виживання;

7) SOPEP відповідно до правила 37 Додатка I до MARPOL та, якщо вимагається, SMPER відповідно до правила 17 Додатка II до MARPOL; і

8) брошура про остійність, пов'язані з нею схеми остійності і інформація про остійність.

17. Нафта і нафтовміщуючі суміші з машинних приміщень

17.1. Державний інспектор має визначати дотримання всіх експлуатаційних вимог Додатка I до MARPOL, беручи до уваги:

кількість нафтових залишків, що утворилися;

місткість збірного танка для нафтових залишків і лляльних вод; і

продуктивність нафтоводяного сепаратора.

17.2. Повинна проводитися перевірка Журналу нафтових операцій. Державний інспектор має визначати, чи використовувалися приймальні споруди, і відзначати будь-яку передбачувану недостатність таких споруд.

17.3. Державний інспектор має визначати, чи знає відповідальна особа командного складу способи поводження з осадами і лляльними водами. Для інформації можна використовувати відповідні вимоги керівництва по системам поводження з нафтовими залишками в машинних приміщеннях суден. З огляду на вищевказане, державний інспектор має визначати, чи є достатній незаповнений простір у танку для осадів, щоб прийняти очікувані нафтові залишки, що утворюватимуться під час наступного рейсу, який планується. Державний інспектор має перевіряти, що по відношенню до суден, які адміністрація держави прапора звільнила від виконання вимог правил 14.1 і 14.2 Додатка I до MARPOL, всі нафтовміщуючі лляльні води залишаються на борту для подальшого скидання їх в приймальну споруду.

17.4. Якщо приймальні споруди в інших портах не використовувалися через їх недостатність, державний інспектор повинен рекомендувати капітану повідомити про недостатність приймальної споруди адміністрації держави прапора судна відповідно до форми повідомлення про передбачувану недостатність портових приймальних споруд (циркуляр МЕРС/Circ.349).

18. Порядок завантаження, розвантаження та очищення вантажних приміщень танкерів

18.1. Державний інспектор має визначати дотримання всіх експлуатаційних вимог Додатків I або II до MARPOL з урахуванням типу танкера і типу вантажу, що перевозиться, включаючи перевірку журналу нафтових операцій і (або) Журналу вантажних операцій. Державний інспектор має визначати, чи використовувалися приймальні споруди, і відзначати будь-яку передбачувану недостатність таких споруд.

18.2. Щодо контролю за порядком завантаження, розвантаження та очищення нафтових танкерів, що перевозять нафту, слід звертатися до пунктів 3.1-3.4 додатка 12, в яких містяться процедури щодо перевірки операцій з миття сировою нафтою. У додатку 13 наведені процедури з перевірки в портах технології миття сировою нафтою.

18.3. Щодо контролю за порядком завантаження, розвантаження та очищення танкерів-хімовозів, слід звертатися до пунктів 4.1-4.9 додатка 10, в яких містяться процедури, що стосуються перевірки операцій по розвантаженню, очищенню і попередньому миттю. У додатку 12 наведені докладні процедури з проведення таких перевірок.

18.4. Якщо приймальні споруди в інших портах не використовувалися через їх недостатність, державний інспектор повинен рекомендувати капітану повідомити про недостатність приймальної споруди державі прапора судна відповідно до циркуляру МЕРС/Circ.834/Rev.1 з поправками.

18.5 Журнал операцій зі сміттям може вестися в електронному вигляді. У цьому випадку необхідно перевірити наявність Декларації про електронний журнал операцій, що передбачений MARPOL, яка видана адміністрацією держави прапора судна. У випадку відсутності такої Декларації, перевірка підлягає Журналу операцій зі сміттям у паперовому вигляді.

18.6. Якщо судну дозволено пройти в наступний порт із залишками шкідливих рідких речовин на борту в кількості, що перевищує кількість, що допускається до скидання в море під час переходу судна, повинно бути встановлено, що цей порт зможе прийняти залишки. Якщо це практично можливо, одночасно повинен бути поінформований цей порт.

19. небезпечні вантажі і шкідливі речовини в упаковці

19.1. Державний інспектор має визначати, чи є на судні необхідні транспортні документи на перевезення небезпечних вантажів і шкідливих речовин в упаковці, а також належним чином розміщені і відокремлені небезпечні вантажі і шкідливі речовини і чи знають члени екіпажу необхідні дії, які слід вживати в аварійній ситуації, пов'язаній з таким вантажем в упаковці (правило VII/3 Додатка до SOLAS 1974).

19.2. Типи суден і вантажні приміщення суден валовою місткістю більше 500 одиниць, побудованих 01 вересня 1984 року або після цієї дати, а також типи суден і вантажні приміщення суден валовою місткістю менше 500 одиниць, побудованих 01 лютого 1992 року або після цієї дати, повинні повністю відповідати вимогам Глави II-2 Додатка до SOLAS 1974. Адміністрація держави прапора може зменшити вимоги для суден валовою місткістю менше 500 одиниць, але такі зменшення повинні бути зареєстровані в Документі про відповідність.

19.3. У Додатку III до MARPOL містяться вимоги до перевезення шкідливих речовин в упаковці, які визначені в IMDG Code як забруднювачі моря. Вантажі, які визначені в якості забруднювачів моря, повинні бути забезпечені ярликами і розміщені відповідно до Додатка III до MARPOL.

19.4. Державний інспектор має визначати, чи є на судні Документ про відповідність спеціальним вимогам судна, що перевозить небезпечні вантажі та чи ознайомлений судновий персонал з цим документом, наданим адміністрацією держави прапора, як доказ відповідності конструкції і устаткування встановленим вимогам. Додатково слід перевірити:

1) розміщення на судні небезпечних вантажів відповідно до Документу про відповідність спеціальним вимогам судна, що перевозить небезпечні вантажі, з використанням маніфесту про небезпечні вантажі або вантажного плану, як того вимагає Глава VII Додатка до SOLAS 1974. Цей маніфест або вантажний план можуть бути об'єднані з аналогічним документом, що вимагається згідно з Додатком III до MARPOL;

2) можливість ненавмисного перекачування рідких займистих або токсичних рідких речовин у разі перевезення цих речовин у підпалубних вантажних приміщеннях; або

3) чи ознайомлений судновий персонал з відповідними положеннями Керівництва з надання першої медичної допомоги при нещасних випадках, що пов'язані з небезпечними вантажами, та Порядком дій в аварійній ситуації на суднах, що перевозять небезпечні вантажі.

20. Сміття

20.1. Державний інспектор має перевірити дотримання всіх експлуатаційних вимог Додатка V до MARPOL, а також, чи використовувалися судном приймальні споруди, і відзначати будь-яку передбачувану недостатність таких споруд.

20.2. Керівництво по здійсненню Додатка V до MARPOL (Резолюція Комітету із захисту морського середовища МЕРС.295(71)) з поправками призначено допомогти операторам суден у дотриманні вимог, викладених в Додатка V до MARPOL і у національному законодавстві.

20.3. Державний інспектор має перевірити:

чи ознайомлений судновий персонал з цим Керівництвом, зокрема з розділом 2 «Поводження зі сміттям»; і

чи знає судновий персонал вимоги з видалення і скидання сміття згідно з Додатком V до MARPOL в межах і за межами особливого району і чи ознайомлений він з переліком особливих районів згідно з Додатком V до MARPOL.

20.4. Якщо приймальні споруди в інших портах не використовувалися через їх недостатність, державний інспектор повинен рекомендувати капітану повідомити про недостатність приймальної споруди державі прапора судна відповідно до циркуляру МЕРС.1/Circ.834/Rev.1 з поправками.

21. Стічні води

21.1. Державний інспектор має перевірити:

чи дотримуються всі експлуатаційні вимоги Додатка IV до MARPOL, чи використовуються система обробки стічних вод, або система подрібнення і знезараження, або збірний танк, а також відзначити будь-яку передбачувану недостатність системи або збірного танка; і

чи ознайомлений відповідний судновий персонал з правилами експлуатації системи обробки стічних вод, або системи подрібнення і знезараження, або збірного танка.

21.2. Державний інспектор має перевірити, чи ознайомлений відповідний судновий персонал з вимогами щодо скидання стічних вод відповідно до правила 11 Додатка IV до MARPOL.

21.3 Якщо приймальні споруди в інших портах не використовувалися через їх недостатність, державний інспектор повинен рекомендувати капітану повідомити про недостатність приймальної споруди державі прапора судна відповідно до вимог щодо передачі повідомлень про приймальні споруди для відходів (циркуляр МЕРС/Circ.834).

22. Запобігання забрудненню атмосферного повітря

Державний інспектор має встановити:

1) чи ознайомлені капітан або екіпаж з процедурами щодо запобігання викидам озоноруйнуючих речовин і сірки у разі застосування еквівалентних заходів;

2) чи ознайомлені капітан або екіпаж з належною експлуатацією та технічним обслуговуванням дизельних двигунів відповідно до їх технічної документації;

3) чи провели капітан або екіпаж необхідні процедури по переходу з одного виду палива на інший або рівноцінні процедури, які стосуються демонстрації відповідності вимогам в межах району контролю викидів SO_x;

4) чи ознайомлені капітан або екіпаж з процедурою з перевірки сміття для забезпечення того, щоб заборонене сміття не спалювався;

5) чи ознайомлені капітан або екіпаж з експлуатацією суднового інсинератора, як вимагає правило 16.2 Додатка VI до MARPOL, в межах, передбачених у доповненні IV до цього додатка, відповідно до інструкції з експлуатації;

6) чи ознайомлені капітан або екіпаж регулювання викидів летючих органічних сполук (далі у цьому Додатку – VOC), коли судно знаходиться в портах або на терміналах, що знаходяться під юрисдикцією сторони Протоколу 1997 року до MARPOL, в (на) яких викиди VOC повинні регулюватися, і чи ознайомлені капітан або екіпаж з належною експлуатацією системи збору парів, схваленої адміністрацією держави прапора (в разі якщо судно є танкером, як він визначений в правилі 2.27 Додатка VI до MARPOL); і

7) чи ознайомлені капітан або екіпаж з процедурами поставки бункерного палива відносно накладних на постачання бункерного палива і зразків, що зберігаються, як вимагає правило 18 Додатка VI до MARPOL.

Додаток 14
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 4.7 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

перевірки пасажирських суден ро-ро та високошвидкісних суден, що
здійснюють регулярні перевезення

Перевірка спеціальних вимог

1. Перевірка наявності та використання капітаном судна інформації про засоби навігаційного обладнання, системи регулювання руху суден, правил плавання, повідомлень мореплавцям, прибережних і навігаційних попереджень, про канали зв'язку з береговими службами, зокрема, Державним морським пошуково-координаційним центром та морськими рятувальними підцентрами.
2. Перевірка виконання вимог пунктів 2-6 Керівництва ІМО щодо інструкцій з безпеки для пасажирів, затвердженого Комітетом з безпеки на морі ІМО 17 липня 1995 року (MSC/Circ.699);
3. Перевірка наявності та розміщення у легкодоступному місці розкладу несення вахти, яка містить:
розклад несення вахт у морі та в порту;
максимальну кількість робочого часу або мінімальну кількість часу відпочинку вахтових.
4. Перевірка відсутності обмежень для капітана у прийнятті ним рішень, які, на його професійну думку, необхідні для забезпечення безпеки плавання і експлуатації судна, зокрема під час несприятливих погодних умов, сильного хвилювання моря тощо (перевірка здійснюється шляхом опитування капітана та перегляду судових документів, на які капітан може указати як на такі, що обмежують його у прийнятті відповідних рішень).
5. Перевірка реєстрації у судовому журналі навігаційних заходів та подій, що стосуються безпеки плавання.
6. Перевірка того, що екіпаж постійно виявляє, усуває та невідкладно сповіщає адміністрацію прапору (Морську адміністрацію – для українських суден) про пошкодження або відхилення від корпусу судна лацпортів (воріт, рамп).

7. Перевірка того, що планування рейсів судна здійснюється відповідно до вимог Керівництва з планування рейсу, затвердженого Резолюцією ІМО від 25 листопада 1999 року А.893(21), та є наявним актуальний план рейсу перед відходом судна.

8. Пасажирам надана загальна інформація про наявні на борту послуги та допомогу людям з обмеженою мобільністю. Формат інформації має бути розрахований зокрема на людей з вадами зору.

Експлуатаційна перевірка

1. Запуск аварійного електрогенератора.
2. Перевірка аварійного освітлення.
3. Перевірка аварійного джерела електроенергії для радіобладнання.
4. Перевірка функціонування системи суднового оповіщення.
5. Проведення протипожежного навчання, яке включає демонстрацію навичок використання протипожежного спорядження.
6. Перевірка функціонування аварійного пожежного насосу з двома пожежними шлангами, з'єднаними з основним пожежним трубопроводом.
7. Перевірка функціонування дистанційних аварійних приводів для зупинки подачі палива до котлів, головних і допоміжних двигунів, а також для зупинки вентиляторів.
8. Перевірка функціонування дистанційних та місцевих засобів управління закриттям автоматичних протипожежних заслінок.
9. Перевірка функціонування системи пожежного сповіщення.
10. Перевірка належного зачинення протипожежних дверей.
11. Перевірка функціонування осушувальних насосів.
12. Перевірка здійснення закриття водонепроникних дверей перебірок (з місця та дистанційно).
13. Перевірка того, що основні члени екіпажу ознайомлені з планами аварійних заходів, що використовуються для боротьби за живучість судна.

14. Спуск принаймні одного рятувального човна та однієї рятувальної шлюпки на воду, запуск та перевірка їх силової установки та рульового управління, а також їх підйом з води з встановленням їх на штатні місця на борту.

15. Перевірка наявності рятувальних човнів та шлюпок, які передбачені судновими документами.

16. Перевірка функціонування рульового приводу та допоміжного рульового приводу судна.

17. Перевірка встановленої системи технічного обслуговування судна.

18. Перевірка дотримання встановлених щоденних годин відпочинку моряків, розкладу несення вахти та внутрішнього розпорядку праці. Аналіз розкладу несення вахти здійснюється для впевнення у відсутності надмірної втоми вахтових.

19. Перевірка спроможності основних членів екіпажу спілкуватися або координувати дії між собою або іншими особами на судні на робочій мові.

20. Перевірка записів у Судновому журналі про проведення учбових зборів і навчань щодо дій під час надзвичайних ситуацій, про проведення перевірок експлуатаційної готовності, технічного обслуговування та використання рятувальних засобів, а також про проведення:

ознайомчих навчань;

навчань з управління неорганізованими масами людей, зокрема у кризових ситуаціях;

навчань персоналу, який надає в аварійних ситуаціях безпосередню допомогу пасажиром у місцях їх розміщення, зокрема особам літнього віку та особам з фізичними вадами.

Регулярна перевірка

1. Перевірка відповідності загальної чисельності пасажирів судновим документам, зокрема, врахування пасажирів, що здійснюють зворотний рейс, у загальній чисельності пасажирів.

2. Перевірка інформації про завантаження та остійність судна:

наявність та справність лагів;

проведення заходів з попередження перевантаження;

належна осадка судна (положення вантажної марки над водою);

інформація про вагу завантажених транспортних засобів та інших вантажів отримана судном та використана для розрахунку остійності;

завантаження та розрахунок остійності проведені у встановленому порядку;

плани і схеми, що стосуються організації боротьби за живучість судна, розміщені у легкодоступних місцях, відповідні інформаційні документи роздані особам командного складу судна.

3. Безпечний вихід в море:

дотримання судових процедур перевірки готовності до виходу в море;

звітування про підтвердження герметичності судна перед відходом від причалу;

закриття дверей на автомобільну палубу;

відображення на ходовому містку стану запірної системи носового, кормового та бортових лацпортів (воріт, рамп);

перевірка справності системи сигналізації дверних вимикачів.

4. Інструктаж з безпеки:

інструктивне оголошення з безпеки та розміщені на судні інструкції на випадок надзвичайних ситуацій викладені українською та англійською мовою;

інструктивне оголошення з безпеки здійснюється по судну на початку рейсу та дублюється в усіх місцях, що доступні пасажирам, зокрема на відкритих палубах.

5. Перевірка записів у Судновому журналі:

про закриття лацпортів (воріт, рамп), інших водонепроникних дверей;

про перевірку водонепроникних дверей між відсіками судна;

про перевірку стернового механізму;

про осадку, висоту надводного борту, остійність;

про робочу мову екіпажу.

6. Небезпечні вантажі:

наявність декларації про вантаж з метою його безпечного морського перевезення;

наявність маніфесту або плану завантаження, у якому вказана допустимість перевезення вантажу на пасажирському судні;

наявність відповідного маркування, позначення, розміщення, закріплення та ізолювання небезпечних та забруднюючих вантажів;

маркування і закріплення транспортних засобів, що перевозять небезпечні та забруднюючі вантажі;

перевірка наявності на березу копії маніфесту або плану завантаження у випадку перевезення небезпечних або забруднюючих вантажів;

ознайомлення капітана з вимогами щодо повідомлення у випадку аварійної ситуації, а також з процедурами надання домедичної допомоги під час інцидентів, пов'язаних із небезпечними або забруднюючими вантажами;

використання системи вентиляції автомобільної палуби, зокрема в більш інтенсивному режимі під час роботи двигунів транспортних засобів;

наявність на ходовому містку сигналізації про стан роботи системи вентиляції автомобільної палуби.

7. Кріплення транспортних засобів:

спосіб закріплення та достатня міцність місць для закріплення;

наявність спеціальних засобів для додаткового закріплення транспортних засобів у випадку несприятливих погодних умов;

наявність засобів для закріплення туристичних автобусів та мотоциклів;

наявність посібника із закріплення вантажу.

8. Автомобільна палуба:

наявність системи відео-нагляду за приміщенням спеціальної категорії та приміщення для колісних транспортних засобів (на випадок несприятливих погодних умов та несанкціонованого відвідування цих приміщень пасажирями);

закритість протипожежних дверей та входів;

розміщення на судні повідомлень про заборону перебування пасажирів на автомобільній палубі під час рейсу.

9. Закриття водонепроникних дверей:

дотримання суднових інструкцій щодо закриття водонепроникних дверей;

екіпаж судна проінструктований щодо закриття водонепроникних дверей та розуміє небезпеку відповідних порушень;

закриття водонепроникних дверей в умовах обмеженої видимості або у випадку небезпеки.

10. Протипожежні обходи:

організація здійснення протипожежних обходів;

обходи охоплюють приміщення спеціальної категорії, які не обладнані протипожежною сигналізацією, якщо вони не обладнані системою відео-нагляду.

11. Зв'язок у надзвичайних ситуаціях:

кількість членів екіпажу, які відповідно до суднових розкладів по тривогах надають допомогу пасажиром під час аварійної ситуації;

члени екіпажу, яких пасажиром легко ідентифікувати, можуть забезпечити зв'язок з пасажиром з урахуванням:

спільної з більшістю пасажирів на судні мови;

здатності використовувати базовий набір англійських слів для контакту з пасажиром, які не володіють спільною мовою;

здатності застосування інших засобів зв'язку (демонстрації, сигналів руками, привернення уваги до місця розміщення інструкцій або до місця збору, до рятувального обладнання, до маршрутів евакуації);

можливості надання пасажиром інструкцій шляхом оголошень по судну;

можливості передачі аварійних оголошень під час аварійної ситуації або навчальної тривоги різними мовами.

12. Спільна робоча мова екіпажу:

перевірка того, що робоча мова забезпечує зв'язок членів екіпажу для забезпечення безпеки мореплавства, а також використовується для ведення Суднового журналу.

13. Обладнання для забезпечення безпеки мореплавства:

задовільний стан аварійно-рятувального та протипожежного обладнання (зокрема, протипожежних дверей та інших конструктивних елементів протипожежного захисту);

плани протипожежного захисту судна, розміщені у легкодоступних місцях, відповідні інформаційні документи роздані особам командного складу судна;

рятувальні жилети розміщені на штатних місцях;

місця розміщення дитячих рятувальних жилетів марковані;

завантаження транспортними засобами не заважає роботі суднових систем на автомобільній палубі, зокрема протипожежних систем, системи аварійного блокування, системи управління штормовими клапанами.

14. Радіо- на навігаційне обладнання:

справність навігаційного обладнання та радіообладнання, зокрема аварійного радіобуя для визначення місцеположення судна.

15. Додаткове аварійне освітлення:

передбачене для судна аварійне освітлення встановлено;

недоліки аварійного освітлення реєструються на судні.

16. Засоби евакуації:

засоби і маршрути евакуації марковані та освітлені основним та аварійним освітленням;

вжиття заходів щодо свободи маршрутів евакуації від транспортних засобів на автомобільній палубі;

виходи, зокрема з магазинів безмитної торгівлі, не заблоковані товарами.

17. Чистота у машинних приміщеннях:

у машинних приміщеннях дотримується чистота відповідно до встановлених на судні правил технічного обслуговування.

18. Утилізація сміття:

процедури утилізації сміття відповідають законодавству та міжнародним договорам України та судновим документам.

19. Планове технічне обслуговування:

наявність суднових інструкцій з проведення планового технічного обслуговування систем, пов'язаних із безпекою судна, зокрема лацпортів (воріт, рамп), запірних механізмів, машинних приміщень;

наявність у планах технічного обслуговування регулярної перевірки систем;

наявність записів про виявлені недоліки та записів про їх усунення, а також процедури інформування капітана та призначеної особи компанії-судновласника.

20. Під час рейсу перевіряється:

відсутність надмірного скупчення пасажирів, наявність вільних сидінь, блокування проходів, сходів та аварійних виходів багажем або пасажирями, яким не дісталось місця;

відсутність пасажирів на автомобільній палубі.

Додаток 15
до Правил контролю суден з метою
забезпечення безпеки мореплавства
(пункт 3.10 розділу III)

АКТ ПЕРЕВІРКИ СУДНА*

Форма А

копія: капітану судна
Морській
адміністрації

(назва підрозділу органу державного нагляду,
представник якого склав акт)

(адреса)

(телефон)

(телефакс)

(E-mail)

Якщо судно затримано, копія: капітану морського
порту
Адміністрації
держави прапора
судна
визнаний організації
ІМО

1	Назва органу державного нагляду, посадова особа якого склала акт		
2	Назва судна	3	Прапор судна
4	Тип судна	6	Номер ІМО
5	Позивний сигнал	8	Дедвейт (якщо застосовується)
7	Валова місткість		
9	Рік побудови	10	Дата проведення перевірки
11	Місце проведення перевірки	12	Визнана організація (класифікаційне товариство)

13	Дата звільнення судна** _____	14	Відомості про компанію відповідно до ISM Code (докладні відомості або номер IMO)** _____
15	Відповідні свідоцтва**:		_____

а) назва	б) організація, що його видала	с) дата видачі та строк дії
----------	--------------------------------	-----------------------------

1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

d) інформація про останній проміжний або щорічний огляд**

назва	організація, що видала	дата видачі та строк дії
СВІДОЦТВО		

1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

- 16 Недоліки ☐ немає • є (див. **ФОРМУ В**, що додається)
- 17 Штраф накладений ☐ ні ☐ так сума:
- 18 Судно затримано ☐ ні ☐ так ***
- 19 Підтверджуючі документи ☐ немає ☐ є (додаються)

Підрозділ _____

Державний інспектор _____
(прізвище, ініціали)

Телефон _____

Підпис _____

Телефакс _____

Цей акт підлягає зберіганню на судні протягом двох років з метою ознайомлення з ним у будь-який час інспекторів контролю суден державою порту (державним інспекторам в Україні).

* Цей акт перевірки виданий лише з метою інформування капітана та судновласника про те, що перевірка виконана згідно з Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства. Акт не заміняє свідоцтв, що мають бути на судні та які підтверджують його придатність до плавання

** Заповнюється у випадку затримання судна

*** Капітан, судновласник та (або) оператор судна мають бути проінформовані про те, що докладна інформація про затримку може бути у майбутньому оприлюднена

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH
PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL***

Form A

(Reporting authority)

Copy to: Master
Head office
PSCO

(Address)

(Telephone)

(Telefax)

(E-mail)

If ship is detained copy to: Flag State
IMO
Recognized organization,
if applicable

- | | |
|---|--|
| 1. Name of reporting authority_____ | 2. Name of ship _____ |
| 3. Flag of ship _____ | 4. Type of ship _____ |
| 5. Call sign _____ | 6. IMO number _____ |
| 7. Gross tonnage _____ | 8. Deadweight (where applicable) ____ |
| 9. Year of build _____ | 10. Date of inspection _____ |
| 11. Place of inspection _____ | 12. Recognized organization (classification society) _____ |
| 13. Date of release from detention** _____ | |
| 14. Particulars of ISM company (details or IMO Company Number) ** _____ | |
| 15. Relevant certificate(s)** | |
| a) Title | b) Issuing authority |
| c) Dates of issue and expiry | |
| 1 | _____ |
| 2 | _____ |
| 3 | _____ |
| 4 | _____ |
| 5 | _____ |
| 6 | _____ |
| 7 | _____ |
| 8 | _____ |
| 9 | _____ |
| 10 | _____ |
| 11 | _____ |
| 12 | _____ |

d) Information on last intermediate or annual survey**

	Date	Surveying authority	Place
1	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____
4	_____	_____	_____
5	_____	_____	_____
6	_____	_____	_____
7	_____	_____	_____
8	_____	_____	_____
9	_____	_____	_____
10	_____	_____	_____
11	_____	_____	_____
12	_____	_____	_____
16	Deficiencies	No	Yes (see attached FORM B)
17	Penalty imposed	No	Yes Amount:
18	Ship detained	No	Yes***
19	Supporting documentation	No	Yes (see annex)

Issuing office _____

Name _____
(duly authorized PSCO of reporting authority)

Telephone _____

Telefax _____

Signature _____

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by port State control officers at all times.

* This inspection report has been issued solely for the purposes of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificate the ship is required to carry.

** To be completed in the event of a detention.

*** Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.

Форма В

11 Місце проведення перевірки_____

[illegible]

Державний інспектор _____
(*прізвище, ініціали*)
Підпис _____

¹ Ця перевірка не є повною і перелік недоліків може не бути вичерпним. У випадку затримання або заборони експлуатації судна рекомендується здійснити повну перевірку судна з метою виправлення усіх недоліків до подачі капітаном (морським агентом) заявки на проведення повторної перевірки судна

² Заповнюється у випадках затримки або заборони експлуатації судна

³ Вжиті заходи включають: затримку (звільнення) судна, інформування адміністрації держави прапора, визнаної організації (класифікаційного товариства), влади наступного порту заходу

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH
PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL**

Form B				
(Reporting authority)		Copy to:		Master Owner
(address)		If ship is detained copy to:		Harbour master
(telephone)				Maritime Administration
(telefax)				Recognized Organization
(E-mail)				(if applicable)
2	Name of ship _____		6	IMO number _____
10	Date of inspection _____		11	Place of inspection _____
20	Nature of deficiencies ¹	Convention ²	21	Action taken ³

Name (duly authorized Port State Control Officer)

Signature

This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive.

In the event of a detention, it is recommended that full survey is carried out and all

deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made

² To be completed in the event of a detention

³ Actions taken include: ship detained/released, flag State informed, recognized organization (classification society) informed, next port informed

(See reverse side)

Codes for instructions of inspector and actions taken

- 00 - no action taken
- 10 - deficiency rectified
- 12 - all deficiencies rectified
- 15 - rectify deficiencies at next port
- 16 - rectify deficiencies within 14 days
- 17 - master instructed to rectify deficiencies before departure
- 18 - rectify non-conformity within 3 months
- 19 - rectify major non-conformity before departure
- 20 - foundation for delay of departure
- 25 - ship allowed to sail a deferment
- 30 - detainable deficiency
- 35 - ship allowed to sail after detention
- 36 - ship allowed to sail after follow-up detention
- 40 - next port of Ukraine informed
- 45 - next port of Ukraine informed to re-detain
- 60 - ports of Ukraine anticipated
- 70 - recognized organization (classification society) informed
- 80 - temporary substitution of equipment
- 85 - investigation of contravention of discharge provisions (MARPOL)
- 95 - letter of warning issued
- 96 - letter of warning withdrawn
- 99 - other (specify in clear text)_____

Додаток 17
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 4.3 розділу
III)

**State Service for
Maritime and River
Transport of Ukraine**

**REPORT
of deficiencies not fully rectified or only
provisionally rectified**

Address:
Telephone:
Telefax:
E-mail:

In accordance with the provision of paragraph 3.7.3 of Procedures for Port State
Control, adopted by Resolution IMO A.1138(31)

(Copy to maritime Authority of next port of call, flag administration, or other
certifying authority as appropriate)

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. From (country/region) _____ | 2. Port _____ |
| 3. To (country/region) _____ | 4. Port _____ |
| 5. Name of ship _____ | 6. Date departed _____ |
| 7. Estimated place and time of arrival _____ | |
| 8. IMO number _____ | 9. Flag of ship & POR _____ |
| 10. Type of ship _____ | 11. Call sign _____ |
| 12. Gross tonnage _____ | 13. Year of build _____ |
| 14. Issuing authority of relevant certificate(s) _____ | |
| 15. Nature of deficiencies to be rectified | |

16. Suggested action (including at next port of call)

17. Action taken

Reporting Authority _____ Office _____
Name _____ Telefax, E-mail _____
(*duly authorized PSC officer of
reporting authority*)

Please let us have your action taken on the above as provided by item 3.7.3 of
resolution A.1138(31).

Signature _____ Date _____

Додаток 18
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 4.9 розділу
III)

REPORT

of action taken to the notifying authority

In accordance with the provision of paragraph 3.7.3 of IMO Port State Control
Procedures, adopted by Resolution of IMO A.1138(31)
(by telefax, e-mail and (or) mail)

1. To: (Name) _____
(Position) _____
(Authority) _____
Telephone _____ Telefax _____
Date _____
2. From: (Name) _____
(Position) _____
(Authority) _____
Telephone _____ Telefax _____
3. Name of ship _____
4. Call sign: _____ 5. IMO number _____
6. Port of inspection _____
7. Date of inspection _____
8. Action taken

(a) Deficiencies

(b) Action taken

9. Next port _____ (Date):
10. Supporting documentation • No • Yes (See attached)

Signature _____

ПРОЦЕДУРИ затримання суден

1. Загальні положення

Відсутність чинних свідоцтв, що вимагаються відповідними актами законодавства та міжнародних договорів, є підставою для затримання суден. Однак суднам, які ходять під прапором держав, що не є стороною будь-якої конвенції, або які не впровадили іншого відповідного документа, не мають права мати свідоцтва, передбачені конвенцією або іншим відповідним документом. Таким чином, відсутність необхідних свідоцтв не є причиною затримання цих суден; однак для того, щоб таким судам не надавався більш сприятливий режим, необхідно дотримання положень і критеріїв, зазначених у цих Процедурах.

2. Визначення необхідності усунення недоліків або затримання судна

2.1. Рішення державного інспектора, що стосується вибору між усуненням недоліків або затриманням судна, повинно базуватися на результатах більш детальної перевірки (пункт 3 розділу III цих Правил) та цих Процедур.

2.2. Державний інспектор повинен на базі свого професійного судження визначити: чи слід затримати судно, доки недоліки не будуть усунені, чи надати судну можливість плавати з певними недоліками, якщо це не створює необґрунтованої небезпеки для судна, людини або навколишнього природного середовища.

3. Затримання, що пов'язане із мінімальним безпечним складом екіпажу та його дипломуванням відповідно до STCW 1978

Для прийняття рішення про затримання судна з причин, що пов'язані з мінімальним безпечним складом екіпажу та його дипломуванням відповідно до STCW 1978, слід взяти до уваги:

- 1) тривалість і характер рейсу або використання судна;
- 2) небезпеку для судна, людей або навколишнього природного середовища;
- 3) встановлення необхідних часів відпочинку екіпажу та наявні докази неодноразового порушення мінімального часу відпочинку;
- 4) розмір і тип судна та його обладнання;
- 5) характер вантажу.

4. Затримання суден будь-якого розміру

Продовження Додатка 19

4.1. Під час винесення свого професійного судження стосовно необхідності або відсутності необхідності затримки судна, державний інспектор повинен керуватися наступним:

1) судна, вихід яких у море є небезпечним, затримуються після проведення первісної перевірки незалежно від часу їх перебування у порту;

2) за наявності на судні недоліків, достатньо серйозних для того, щоб державний інспектор перевінив їх усунення до виходу судна у море, воно затримується для проведення інспектором повторної перевірки.

4.2. Необхідність повернення державного інспектора на судна залежить від серйозності недоліків.

4.3. Під час прийняття рішення про те, чи достатньо серйозні виявлені на судні недоліки для його затримання, державний інспектор повинен визначити:

1) чи є на судні відповідні чинні документи; і

2) чи є на судні екіпаж, що передбачений Свідоцтвом про мінімальний безпечний склад екіпажу, або еквівалентний.

4.4. У ході перевірки державний інспектор повинен, крім того, оцінити, чи здатні судно і (або) екіпаж протягом усього майбутнього рейсу відповідати наступним вимогам:

1) здійснювати безпечне плавання;

2) безпечно обробляти, перевозити і контролювати стан вантажу;

3) безпечно експлуатувати машинне відділення;

4) забезпечувати належний рух і управління кермом;

5) ефективно боротися з пожежами в будь-якій частині судна;

6) якщо необхідно, швидко і безпечно залишати судно і здійснювати рятувальні операції;

7) запобігати забрудненню навколишнього природного середовища;

8) підтримувати належну остійність;

9) підтримувати належну водонепроникність;

10) якщо необхідно, здійснювати зв'язок під час лиха і

11) забезпечувати безпечні та сприятливі для здоров'я людей умови на борту.

4.5. Якщо результат будь-якої з цих оцінок є негативним з урахуванням всіх виявлених недоліків, слід серйозно розглянути питання про затримання судна. Затримання судна може бути також обумовлено поєднанням менш серйозних недоліків.

5. Недоліки, що є підставою для затримання

Для надання допомоги державному інспектору у використанні цих Процедур нижче наводиться перелік недоліків, згрупованих відповідно до відповідних конвенцій і (або) кодексів, які вважаються настільки серйозними, що мають бути підставою для затримання конкретного судна. Цей перелік не є вичерпним і має на меті наведення прикладів у відповідних сферах. Але окремі недоліки у виконанні STCW 1978, що перелічені нижче, є достатньою підставою для затримання відповідно до цієї конвенції.

Недоліки відповідно до SOLAS 1974

- 1) неправильна експлуатація рухових установок та інших механізмів відповідального призначення, а також електричних установок;
- 2) недостатнє дотримання чистоти в машинному відділенні, надмірна кількість нафтоводяної суміші в ллялах, забруднена нафтою ізоляція трубопроводів, включаючи випускні трубопроводи в машинному відділенні, і неправильна експлуатація насосних установок;
- 3) неправильна експлуатація аварійного генератора, освітлення, батарей і перемикачів;
- 4) неправильна експлуатація головного і допоміжного рулевих приводів;
- 5) відсутність, недостатня місткість або серйозний знос індивідуальних рятувальних засобів, рятувальних шлюпок і плотів, спускових і підйомних пристроїв (слід взяти до уваги MSC.1/Circ.1490/Rev.1);
- 6) відсутність, невідповідність вимогам або значний знос в тій мірі, в якій вони не можуть відповідати своєму призначенню, системи виявлення пожежі, пожежної сигналізації, протипожежного обладнання, стаціонарної системи пожежогасіння, вентиляційних клапанів, пожежних заслінок і швидкозапірних пристроїв;
- 7) відсутність, значний знос або неправильна експлуатація засобів протипожежного захисту району вантажної палуби на танкерах;
- 8) відсутність, невідповідність вимогам або серйозний знос вогнів, знаків або звукової сигналізації;
- 9) відсутність або неправильна експлуатація радіоблабднання зв'язку при ситуації лиха і для забезпечення безпеки;
- 10) відсутність або неправильна експлуатація навігаційного обладнання з урахуванням відповідних положень правила V/16.2 Додатка до SOLAS 1974;
- 11) відсутність відкоригованих навігаційних карт і (або) всіх інших відповідних навігаційних посібників, необхідних для передбачуваного рейсу, з урахуванням того, що замість цих карт можуть використовуватися електронні карти;
- 12) відсутність іскробезпечної витяжної вентиляції в вантажних насосних відділеннях;

13) серйозні недоліки в дотриманні експлуатаційних вимог, перераховані в додатку 14;

14) чисельність, склад або дипломування екіпажу не відповідають документу про мінімальний безпечний склад екіпажу;

15) нездійснення або невиконання розширеної програми оглядів відповідно до правила XI-1/2 Додатка до SOLAS 1974 і Міжнародного кодексу про розширену програму перевірок під час оглядів навалювальних суден і нафтових танкерів 2011 року, з поправками;

16) відсутність або несправність прибору реєстрації даних про рейс, коли його використання є обов'язковим.

Недоліки, що стосуються Міжнародного кодексу побудови і обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (IBC Code)

1) перевезення речовини, не вказаної в Міжнародне свідоцтві про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом, або відсутність інформації про вантаж;

2) відсутні або пошкоджені пристрої безпеки високого тиску;

3) електричні установки не є іскробезпечними або не відповідають вимогам IBC Code;

4) наявність джерел займання в небезпечних місцях;

5) порушення спеціальних вимог;

6) перевищення максимально допустимої кількості вантажу в танках;

7) недостатній термозахист уразливих хімічних продуктів;

8) сигналізатори тиску в вантажних танках не діють;

9) перевезення речовин, які підлягають інгібуванню, без чинного сертифіката інгібітору.

Недоліки, що стосуються Міжнародного кодексу побудови і обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом (IGS Code) та Кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом (Кодекс КГ)

1) перевезення речовини, не вказаної в Міжнародному свідоцтві про придатність судна до перевезення скраплених газів наливом або Свідоцтві про придатність судна до перевезення скраплених газів наливом, або відсутність інформації про вантаж;

2) відсутність пристроїв закриття в житлових або службових приміщеннях;

3) переборки не є газонепроникними;

4) несправні повітряні шлюзи;

5) відсутність або несправність швидкозапірних клапанів;

6) відсутність або несправність запобіжних клапанів;

7) електричні установки не є іскробезпечними або не відповідають вимогам Кодексу МКГ (Кодексу КГ);

8) вентилятори в вантажній зоні не працюють;

- 9) сигналізація тиску для вантажних танків не працює;
- 10) установка виявлення газу і (або) установка виявлення токсичного газу несправні;
- 11) перевезення речовин, які підлягають інгібуванню, без дійсного сертифіката інгібітору.

Недоліки, що стосуються LL 1966 і Протоколу 1988 року до неї

- 1) значні ділянки пошкоджень або ділянки, пошкоджені повною або частковою корозією на обшивці палуби та зовнішній обшивці корпусу, а також на підкріпленнях, які відносяться до них, впливають на плавучість або міцність судна, якщо не було проведено належним чином санкціонований тимчасовий ремонт на час переходу судна в порт для здійснення остаточного ремонту;
- 2) визначений випадок недостатньої остійності;
- 3) відсутність достатньої та достовірної інформації у затвердженому вигляді, яка дозволяє капітану швидким і простим способом організувати завантаження і баластування судна таким чином, щоб на всіх етапах і в різних умовах рейсу підтримувався безпечний запас остійності, а також уникати створення будь-яких не допустимих напружень в конструкції судна;
- 4) відсутність, значний знос або несправності пристроїв закриття, пристроїв закриття люків і водонепроникних дверей та дверей, на які не впливають погодні умови;
- 5) перевантаження судна;
- 6) відсутність або неможливість зчитування позначок та (або) міток вантажної лінії;
- 7) незадовільний або непридатний для використання стан засобів для зливання води з палуби.

Недоліки, що стосуються Додатка I до MARPOL

- 1) відсутність, серйозний знос або неправильна експлуатація обладнання для нафтоводяної фільтрації, системи автоматичного заміру, управління та реєстрації скидання нафти або приладу для сигналізації про наявність (вміст) нафти до 15 млн^{-1} ;
- 2) залишкова ємність накопичувальних танків для нафтовміщуючих вод та (або) нафтозалишків недостатня для запланованого плавання;
- 3) відсутність Журналу нафтових операцій;
- 4) виявлено несанкціонований (не передбачений проектною документацією судна) пристрій для скидання за борт нафтовміщуючих речовин;
- 5) недотримання вимог правила 20.4 Додатка I до MARPOL або альтернативних вимог, зазначених у правилі 20.7 Додатка I до MARPOL;
- 6) у машинному відділенні накопичені нафтовміщуюча суміш та (або) нафтозалишки.

Недоліки, що стосуються Додатка II до MARPOL

- 1) відсутність Керівництва щодо процедур і пристроїв на танкерах-хімовозах (пункт 35 частини А розділу I Додатка 4);
- 2) вантаж не класифікований;
- 3) відсутність Журналу реєстрації вантажних операцій;
- 4) виявлено несанкціонований (не передбачений проектною документацією судна) пристрій для скидання за борт шкідливих речовин.

Недоліки, що стосуються Додатка III до MARPOL і вимог щодо перевезення небезпечних вантажів

- 1) відсутність чинного Документу про відповідність спеціальним вимогам судна, що перевозить небезпечні вантажі (якщо вимагається);
- 2) відсутність спеціального опису, маніфесту або плану розміщення на судні небезпечних вантажів в тарі (на відхід судна);
- 3) не виконуються вимоги глав 7.1, 7.2, 7.4, 7.5 і 7.6 IMDG Code, що стосуються розміщення і відокремлення небезпечних вантажів;
- 4) на судні перевозяться небезпечні вантажі, не передбачені Документом про відповідність спеціальним вимогам судна, що перевозить небезпечні вантажі;
- 5) на судні перевозяться небезпечні вантажі в упаковці, яка пошкоджена або протікає;
- 6) судновий персонал, на який покладено конкретні обов'язки, пов'язані з небезпечним вантажем, не знайомий з цими обов'язками, з факторами безпеки, що властиві цьому вантажу, або із заходами, що мають бути вжиті у зв'язку з цим.

Недоліки, що стосуються Додатка IV до MARPOL

- 1) відсутність чинного Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню стічними водами;
- 2) установка для обробки стічних вод не схвалена та не сертифікована адміністрацією держави прапора;
- 3) установка для обробки стічних вод не працює;
- 4) персонал судна не ознайомлений з вимогами по видаленню (скиданню) стічних вод.

Недоліки, що стосуються Додатка V до MARPOL

- 1) відсутність Плану поводження зі сміттям;
- 2) відсутній Журнал операцій зі сміттям;
- 3) персонал судна не знайомий з вимогами щодо видалення (скидання) відповідно до Плану поводження зі сміттям.

Недоліки, що стосуються Додатка VI до MARPOL

1) відсутність чинного Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню атмосферного повітря (IAPP Certificate) і, у відповідних випадках, Міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню атмосферного повітря двигуном (EIAPP Certificate) і Комплекту технічної документації з розрахунку фактичного конструктивного коефіцієнту енергоефективності;

2) судновий дизельний двигун вихідною потужністю понад 130 кВт, встановлений на судні, побудованому 01 січня 2000 року або після цієї дати, або судновий дизельний двигун, що пройшов значне переобладнання 01 січня 2000 року або після цієї дати, не відповідає вимогам Технічного кодексу з контролю за викидами окислів азоту з судових дизельних двигунів 2008 року;

3) вміст сірки в будь-якому рідкому паливі, що використовується на судні, перевищує 0,5% по масі 01 січня 2020 року та після цієї дати;

4) вміст сірки будь-якого палива, що використовується на борту судна, перевищує 0,1% по масі під час роботи в зоні контролю викидів SO_x, відповідно до положень правила 14 Додатка VI до MARPOL;

5) еквівалентні заходи щодо скорочування викидів не виконуються;

6) інсинератор, встановлений на борту судна на 01 січня 2000 року або після цієї дати, не відповідає вимогам, що містяться в Доповненні IV до Додатка VI до MARPOL, або Стандартним технічним вимогам до судових інсинераторів 2014 року, прийнятих Комітетом по захисту морського середовища ІМО 04 квітня 2014 року (Резолюція МЕРС.244(66));

7) персонал судна не ознайомлений з основними процедурами, що стосуються експлуатації обладнання для запобігання забрудненню атмосферного повітря;

8) відсутність чинного Міжнародного свідоцтва про енергоефективність судна (IECC Certificate);

9) відсутність Акта про відповідність, пов'язаного з витратами важкого палива.

Недоліки, що стосуються STCW 1978

1) відсутність у моряків належних професійних дипломів, дійсного пільгового дозволу або документального підтвердження того, що заявку на підтвердження було подано до адміністрації держави прапора;

2) недотримання вимог адміністрації держави прапора щодо мінімального безпечного складу екіпажу;

3) невиконання встановлених для судна адміністрацією держави прапора заходів з несення навігаційної або машинної вахти;

4) відсутність у складі вахти особи, яка має кваліфікацію для експлуатації обладнання, необхідного для безпечного плавання, здійснення радіозв'язку з метою забезпечення безпеки або для запобігання забрудненню моря;

5) відсутність можливості забезпечити першу вахту на початку рейсу і наступні заміни вахтових особами, які мали достатній відпочинок та в іншому сенсі придатні до виконання обов'язків вахтових;

6) неспроможність надати докази професійної придатності для виконання обов'язків, покладених на моряків щодо безпеки плавання судна та запобігання забрудненню.

Недоліки, що стосуються AFS 2001

відсутність чинного Міжнародного свідоцтва про протиобростаючу систему або Декларації про протиобростаючу систему.

Недоліки, що не можуть бути підставою для затримання судна, але з огляду на які повинні бути припинені судові операції, зокрема, вантажні

Неправильна експлуатація (або технічне обслуговування) систем інертного газу, вантажних пристроїв або механізмів повинна вважатися достатньою підставою для припинення вантажних операцій.

Додаток 20
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 2.2 розділу
IV)

**State Service for
Maritime and River
Transport of Ukraine**

**COMMENTS BY FLAG STATE ON
DEFICIENCY REPORT**

Address:

(resolution IMO A.1138(31))

Telephone:

Telefax:

E-mail:

Name of ship _____

IMO number/call sign _____

Flag State _____

Gross tonnage _____

Deadweight (where appropriate) _____

Date of inspection _____

Report by _____

Classification Society _____

Recognized Organization involved _____

☐ Did you receive the notification of detention? (tick the box if the answer is «yes»)

Action taken

a) Deficiencies

b) Cause

c) Action taken

Додаток 21
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 5.5 розділу
III)

**Державна служба
морського та річкового
транспорту України
(Морська адміністрація)**

**ЗВІТ ПРО ПОРУШЕННЯ КОНВЕНЦІЇ
MARPOL (стаття 6)
ПРОЦЕДУРИ КОНТРОЛЮ СУДЕН
ДЕРЖАВОЮ ПОРТУ**

Адреса
Телефон
Телефакс
E-mail

Копія: капітану

1. Країна, що надає звіт _____
2. Назва судна _____
3. Прапор судна _____
4. Тип судна _____
5. Позивний виклик _____
6. Номер ІМО _____
7. Валова місткість _____
8. Дедвейт (якщо необхідно) _____
9. Рік побудови _____
10. Визнана організація
(класифікаційне товариство) _____
11. Дата події _____
12. Місце події _____
13. Дата розслідування _____

14. У разі порушення положень щодо скидання, на додаток до повідомлення держави порту про недоліки може бути складено цей звіт. Цей звіт має відповідати частинам 2 та 3 додатка 11 та (або) частинам 2 та 3 додатка 12 до Правил відповідно, і повинен бути доповнений наступними документами:

- 1) покази очевидця забруднення;
- 2) відповідна інформація, яка зазначена в розділі 1 частини 3 додатків 11 і 12 до Правил; у заяві повинні міститися міркування, на підставі яких очевидець робить висновок, що жодне з можливих джерел забруднення не є фактичним джерелом забруднення, крім судна;
- 3) акти щодо відбору проб з плями і на борту судна; акти повинні містити відомості щодо місцезнаходження та часу взяття проб, встановлювати особу (осіб), що здійснювала взяття проб та розписки осіб, які отримали проби з метою передачі та для зберігання;
- 4) акти щодо методів відбору проб з плями, і на борту судна; вони повинні містити відомості щодо місцезнаходження та часу взяття проб, встановлювати особу (осіб), що здійснювала взяття проб та розписки осіб, які отримали проби з метою передачі та для зберігання;
- 5) звіти про аналіз проб, взятих з плями і на борту судна; звіти повинні містити результати аналізу, опис застосованого методу, посилання на наукову документацію, що засвідчує точність та обґрунтованість методу, або її копії, а також прізвища осіб, які виконували аналізи та відомості про їх кваліфікацію;
- 6) якщо необхідно, акт ІКДП, який проводив перевірку на судні, в якому зазначається його посада та організація;
- 7) покази опитаних осіб;
- 8) покази свідків;
- 9) фотографія плями;
- 10) копії відповідних сторінок журналів нафтових (вантажних) операцій, судових журналів, стрічка самописця із записами про скидання, інші наявні документи.

ПІБ та посада уповноваженої посадової особи Морської адміністрації, що розслідує порушення _____

Підпис

**State Service for
Maritime and River
Transport of Ukraine**

**REPORT OF CONTRAVENTION OF
MARPOL 73/78 (article 6)
PROCEDURES FOR PORT STATE
CONTROL**

Address:

(resolution IMO A.1138(31))

Telephone:

Copy to: Master

Telefax:

E-mail:

- | | | | |
|----|-----------------------------|----|---|
| 1 | Reporting country _____ | | |
| 2 | Name of ship _____ | | |
| 3 | Flag of ship _____ | | |
| 4 | Type of ship _____ | | |
| 5 | Call sign _____ | 6 | IMO number _____ |
| 7 | Gross tonnage _____ | 8 | Deadweight (where appropriate) _____ |
| 9 | Year of build _____ | 10 | Recognized organization
(classification society) _____ |
| 11 | Date of incident _____ | 12 | Place of incident _____ |
| 13 | Date of investigation _____ | | |

- 14 In case of contravention of discharge provisions, a report may be completed in addition to port State report on deficiencies. This report should be in accordance with parts 2 and 3 of appendix 3 and/or parts 2 and 3 of appendix 4, as applicable, and should be supplemented by documents, such as:
- .1 a statement by the observer of the pollution;
 - .2 the appropriate information listed under section 1 of part 3 of appendices 3 and 4 to the Procedures; the statement should include considerations which lead the observer to conclude that none of any other possible pollution sources is in fact the source;
 - .3 statements concerning the sampling procedures both of the slick and on board; these should include location of and time when samples were taken, identify of person(s) taking the samples and receipts identifying the persons having custody and receiving transfer of the samples;
 - .4 reports of analyses of samples taken of the slick and on board; the reports should include the results of the analyses, a description of the method employed, reference to or copies of scientific documentation attesting to the accuracy and validity of the method employed and names of persons performing the analyses and their experience;
 - .5 if applicable, a statement by the PSCO on board together with the PSCO's rank and organization;
 - .6 statements by persons being questioned;
 - .7 statements by witnesses;
 - .8 photographs of the slick;
 - .9 copies of relevant pages of Oil/Cargo Record Books, log-books, discharge recordings, etc.

Name and title (duly authorized Contravention investigation official)

Signature

Додаток 22
до Правил контролю суден з
метою забезпечення безпеки
мореплавства (пункт 3.5 розділу
III)

ПРОЦЕДУРИ

контролю суден згідно із Главою 3 Додатка VI до MARPOL для державних
інспекторів

1. Загальні положення

Ці Процедури встановлюють основні вимоги до проведення перевірок суден з метою контролю суден державою порту та державою прапору на відповідність положенням Додатка VI до MARPOL, забезпечення узгодженості у проведенні таких перевірок, виявлення недоліків та застосування контрольних процедур.

2. Перевірки суден, які повинні мати IAPP Certificate

2.1. Первісна перевірка

2.1.1. Державний інспектор повинен перевірити дату будівництва судна і дату встановлення на ньому обладнання, що підпадає під дію положень Додатка VI до MARPOL, з тим, щоб визначити, які правила Додатка VI до MARPOL слід застосовувати.

2.1.2. Піднявшись на борт та представившись капітану або відповідальній особі командного складу судна, державний інспектор має перевірити (якщо застосовується):

1) IAPP Certificate, включаючи додатки до нього (правило 6 Додатка VI до MARPOL);

2) EIAPP Certificate, включаючи додатки до нього, – на кожний судновий дизельний двигун, якого це стосується (пункт 2.2 NO_x Technical Code 2008);

3) технічну документацію на кожний судновий дизельний двигун, якого це стосується (пункт 2.3.4 NO_x Technical Code 2008);

4) у залежності від засобу, що використовується для демонстрації відповідності вимогам з NO_x кожного суднового дизельного двигуна, якого це стосується:

Журнал параметрів двигуна для кожного з суднових дизельних двигунів (пункт 6.2.2.7 NO_x Technical Code 2008), що підтверджує дотримання вимог правила 13 Додатка VI до MARPOL шляхом перевірки параметрів суднового дизельного двигуна; або

документацію, яка стосується методу спрощених вимірювань; або

документацію, яка стосується методу безпосередніх вимірювань та моніторингу;

5) на суднах, що підпадають під дію правила 13.5.1 Додатка VI до MARPOL щодо конкретного району контролю викидів NO_x за Ярусом III, і на яких встановлено один або декілька суднових дизельних двигунів, що сертифіковані як для Ярусу II, так й для Ярусу III, або на яких встановлено один або декілька суднових дизельних двигунів, що сертифіковані лише для Ярусу II, – судновий журнал та записи, що відображають ярус та стан включення (виключення) цих суднових дизельних двигунів при знаходженні судна у межах відповідного району контролю викидів NO_x за Ярусом III (державному інспектору під час перевірки слід використовувати уніфіковане тлумачення правила 13.5.3, викладене у циркулярі МЕРС.1/Circ.795/Rev.4);

6) документацію на схвалений метод для суднового дизельного двигуна (правило 13.7 Додатка VI до MARPOL);

7) якщо на судні використовуються різні види суднового палива – документовану процедуру здійснення переходу судна на паливо з низьким вмістом сірки, зокрема очікуваний час процедур повної заміни вмісту паливної системи на паливо з низьким вмістом сірки до часу входу в райони контролю викидів (робочою мовою або мовами, якими володіє екіпаж; правило 14.6 Додатка VI до MARPOL);

8) схвалену документацію, яка стосується виключень та (або) вилучень відповідно до правила 3 Додатка VI до MARPOL;

9) схвалену документацію систем очистки відпрацьованих газів (далі у цьому додатку – EGCS) чи еквівалентних засобів, які забезпечують скорочення викидів SO_x (правило 4 Додатка VI до MARPOL);

10) записи, що стосуються контролю за EGCS, які підтверджують їх наявність та відповідність вимогам. Крім того, слід перевірити ведення журналу операцій з EGCS, який включає данні про викиди нітратів та показники ефективності, або іншу схвалену адміністрацією держави прапора облікову документацію. Під час перевірки записів про коефіцієнт викидів та стоків, державному інспектору слід враховувати, що нестационарні режими роботи двигуна або продуктивність аналізатора можуть призводити до окремих «стрибків» зареєстрованих показників, які не означають, що експлуатація та контроль EGCS в цілому не відповідають вимогам і не повинні розглядатися, як доказ їх недотримання, оскільки вимірянні величини можуть перевищувати граничні показники;

11) накладні на постачання бункерного палива (далі у цьому додатку – BDN) та його типові зразки або відомості про них (правило 18 Додатка VI до MARPOL);

12) копію свідоцтва про схвалення типу відповідного суднового інсинератора (резолюції Комітету по захисту морського середовища МЕРС.76(40) або МЕРС.244(66));

13) журнал озоноруйнуючих речовин (правило 12.6 Додатка VI до MARPOL);

14) План поводження з летючими органічними сполуками (далі у цьому Додатку – VOC; правило 15.6 Додатка VI до MARPOL);

15) будь-які повідомлення, спрямовані адміністрації держави прапора капітаном судна або особою командного складу, яка є відповідальною за операції бункеруванню, а також будь-яку наявну комерційну документацію з постачань бункерного палива, що не відповідає вимогам (правило 18.2 Додатка VI до MARPOL); та

16) у випадку, коли судну не вдалося придбати суднове паливо, що відповідає вимогам, повідомлення на адресу адміністрації прапора судна та компетентного органу відповідного порту призначення, як це наведено у доповненні до цього Додатка.

Журнали операцій, згадані вище у підпунктах 4), 5), 10) та 13), можуть бути надані в електронному вигляді. У цьому випадку необхідно перевірити наявність Декларації про електронний журнал операцій, що передбачений MARPOL, яка видана адміністрацією держави прапора судна. У випадку відсутності такої Декларації, перевірі підлягають журнали у паперовому вигляді.

2.1.3. Під час первісної перевірки, перевіряється чинність IAPP Certificate, який повинен бути оформленим та підписаним належним чином, і мати записи щодо проведення необхідних оглядів.

2.1.4. Перевіряючи Додаток до IAPP Certificate, державний інспектор має встановити, якими засобами із запобігання забрудненню атмосферного повітря обладнане судно.

2.1.5. У тому випадку, якщо згідно із правилом 18 Додатка VI до MARPOL BDN або типовий зразок, які були передані судну, не відповідають відповідним вимогам (форма накладної наводиться у Доповненні V до Додатка VI до MARPOL), капітан або особа командного складу, відповідальна за операцію з бункеровки, може оформити це документально через надсилання повідомлення адміністрації держави прапора судна з наданням копій портовій владі, у чийй юрисдикції судно не отримало необхідну документацію, яка стосується операції з бункерування, та постачальнику бункерного палива.

2.1.6. До того ж, якщо у BDN вказано, що паливо відповідає необхідним вимогам, але капітан отримав результати незалежних випробувань, відібраних під час бункерування зразків суднового палива, які свідчать про його невідповідність вимогам, капітан може оформити це документально шляхом спрямування повідомлення адміністрації держави прапора судна з наданням копій компетентному органу відповідного порту призначення, адміністрації держави прапора, під чиєю юрисдикцією знаходиться постачальник бункерного палива, та постачальнику бункерного палива.

2.1.7. У всіх випадках копія має зберігатися на судні разом з будь-якою наявною комерційною документацією для подальшої перевірки у рамках контролю суден державою порту.

2.2. Первісна перевірка суден, що обладнані еквівалентними засобами забезпечення відповідності вимогам, пов'язаним із викидами SO_x

2.2.1. На суднах, обладнаних еквівалентними засобами забезпечення відповідності вимогам, пов'язаним із викидами SO_x, державний інспектор повинен перевірити:

1) докази того, що судно одержало відповідне схвалення адміністрації держави прапора на будь-які встановлені еквівалентні засоби (схвалені або такі, що знаходяться на стадії випробувань чи введення в експлуатацію);

2) докази того, що судові установки спалювання палива оснащені еквівалентним засобом, зазначеним у Додатку до IAPP Certificate, і що обладнання, яке не обладнане таким засобом, експлуатується з використанням палива, що відповідає вимогам; і

3) наявні на судні BDN, в яких зазначено, що суднове паливо призначене для використання в поєднанні з еквівалентним засобом забезпечення відповідності вимогам з SO_x, або що судну надано відповідне вилучення для цілей проведення випробувань в рамках досліджень з розробки технологій скорочення і контролю викидів SO_x.

Державний інспектор має враховувати, що Резолюція МЕРС.305(73) не поширюється на суднове паливо, яке перевозиться як вантаж, і на судна, які обладнані схваленим адміністрацією держави прапора еквівалентним засобом забезпечення відповідності вимогам MARPOL.

2.2.2. У разі якщо EGCS не відповідає відповідним вимогам (не враховуючи перехідні періоди і окремі стрибки зареєстрованих показників), капітан або особа командного складу, відповідальна за операції з бункерування, має оформити це документально шляхом подання відповідного повідомлення адміністрації держави прапора з наданням копій компетентному органу відповідного порту призначення, і запропонувати коригувальні заходи щодо виправлення ситуації відповідно до вказівок, що містяться в Технічному керівництві по EGCS. У разі несправності приладів контролю викидів в атмосферу або скидів промивної води в море, на судні можуть використовуватися альтернативні методи ведення документації, яка підтверджує відповідність вимогам MARPOL (Циркуляр Комітету по захисту морського середовища ІМО МЕРС.1/Circ.883).

2.3. Українські порти знаходяться за межами районі контролю викидів, тому перевірка дотримання на суднах відповідних положень Додатка VI до MARPOL не здійснюється.

2.4. Первісна перевірка за межами району контролю викидів або в першому порту після транзиту через район контролю викидів

2.4.1. Під час проведення перевірки судна в порту, що знаходиться за межами району контролю викидів, державний інспектор перевіряє ту ж документацію і докази, що і при інспекціях в портах, розташованих в районах контролю викидів. Зокрема, державний інспектор повинен перевірити:

1) докази того, що вміст сірки в судновому паливі відповідає правилу 14.1 Додатка VI до MARPOL, що має бути підтверджено BDN і наявними на судні записами, включаючи записи про бункерувальні операції, що містяться в частині 1 Журналу нафтових операцій (правила VI/18.5 і VI/14.4) і з урахуванням того, що Резолюція МЕРС.305 (73) не поширюється на суднове паливо, яке перевозиться як вантаж, і на судна, які обладнані схваленим адміністрацією держави прапора еквівалентним засобом забезпечення відповідності вимогам MARPOL; і

2) докази наявності оформленої в письмовому вигляді процедури переходу з суднового палива з вмістом сірки не більше 0,10% по масі на інше паливо після виходу з району контролю викидів (робочою мовою або мовами, якими володіє екіпаж) і відповідні записи, які підтверджують, що протягом усього плавання в межах району контролю викидів на судні використовувалося паливо, що відповідає вимогам.

2.4.2. Під час проведення перевірки судна, до якого в певному районі контролю викидів NO_x по ярусу III застосовується правило 13.5.1 Додатка VI до MARPOL, в порту, що знаходиться за межами такого району, для того щоб переконатися в тому, що відповідні вимоги дотримувалися протягом усього періоду експлуатації цього судна в цьому районі, державний інспектор повинен перевірити:

1) судновий журнал та записи, що відображають ярус та стан включення (виключення) цих суднових дизельних двигунів при знаходженні судна у межах відповідного району контролю викидів NO_x за Ярусом III щодо встановлених суднових дизельних двигунів, сертифікованих як для Ярусу II, так і для Ярусу III, або сертифікованих тільки для Ярусу II (єдине тлумачення правила 13.5.3, наведене в циркулярі МЕРС.1/Circ.795/Rev.4; і

2) відомості про стан встановленого суднового дизельного двигуна, сертифікованого як для Ярусу II, так і для Ярусу III, з метою підтвердження того, що даний двигун працював у режимі Ярусу III при вході у відповідний район контролю викидів NO_x по Ярусу III і що це стан залишався незмінним протягом усього часу роботи суднового дизельного двигуна в цьому районі; або

3) що записи, що стосуються умов, пов'язаних з вилученням, наданим згідно з правилом 13.5.4 Додатка VI до MARPOL, були внесені в журнал відповідно до вимог цього вилучення і що умови і термін дії цього вилучення дотримані.

2.5. Результати первісної перевірки

2.5.1. Якщо свідоцтва і документи є дійсними і відповідають запропонованим вимогам і якщо після перевірки судна на відповідність його загального стану загальноприйнятим міжнародним правилам і стандартам, загальне враження державного інспектора і його спостереження на судні підтверджують належний рівень технічного обслуговування, перевірка повинна вважатися пройденою задовільно.

2.5.2. Якщо ж загальне враження державного інспектора або його спостереження на судні дають вагомі підстави, що викладені у пункті 2.5.3 цих Процедур, вважати, що стан судна або його обладнання в значній мірі не відповідає відомостям, що містяться в свідоцтвах або документах, державний інспектор повинен здійснити більш детальну перевірку.

2.5.3. Явні підстави для проведення більш детальної перевірки:

- 1) свідоцтва, що передбачені Додатком VI до MARPOL відсутні або нечинні;
- 2) документи, передбачені Додатком VI до MARPOL відсутні або нечинні;
- 3) обладнання або пристрої, зазначені в свідоцтвах або документах відсутні або несправні;
- 4) наявне обладнання або пристрої, не зазначені у свідоцтвах або документах;
- 5) загальне враження або спостереження державного інспектора, що свідчать про те, що обладнання або пристрої, зазначені в свідоцтвах або документах, мають серйозні недоліки;
- 6) інформація або факти, що вказують на те, що капітан або члени екіпажу не обізнані щодо основних судових операцій щодо запобігання забруднення повітря або що такі операції не виконуються;
- 7) факти вказують на наявність розбіжностей між інформацією, що міститься в BDN, і відомостями, що наведені в пункті 2.3 додатка до IAPP Certificate;
- 8) факти свідчать про те, що еквівалентні засоби не використовуються належним чином; або
- 9) отримані дані (наприклад, за допомогою паливних калькуляторів) про те, що кількість прийнятого на борт судового палива, що відповідає вимогам MARPOL, не відповідає плану рейсу судна; і
- 10) отриманні повідомлення або скарги з інформацією про те, що судно, можливо не дотримується вимог, включаючи серед іншого інформацію, отриману за допомогою дистанційного зондування викидів NO_x або портативних засобів вимірювання вмісту сірки в судовому паливі і вказує на те, що в процесі експлуатації під час рейсу, очевидно, судно використовує паливо, що не відповідає вимогам MARPOL;

11) факти, що свідчать про неправильне або неналежний вибір ярусу і (або) запуску та зупинки судових дизельних двигунів, які підпадають під дію відповідних вимог;

12) отримання повідомлень або скарг, що містять інформацію про те, що один або кілька судових дизельних двигунів експлуатуються з порушеннями положень відповідної технічної документації або вимог, передбачених для конкретного району контролю викидів NO_x по Ярусу III; і

13) отримання повідомлень або скарг з інформацією про те, що умови, передбачені вилученнями, наданими згідно з правилом 13.5.4 Додатка VI до MARPOL, не дотримуються.

2.6. Більш детальна перевірка

2.6.1. Державний інспектор повинен переконатися в тому, що:

1) на судні ефективно виконуються процедури технічного обслуговування обладнання, що містить озоноруйнуючі речовини; і

2) навмисні викиди озоноруйнуючих речовин не здійснюються.

2.6.2. Державний інспектор має упевнитися в тому, що кожен судовий дизельний двигун вихідною потужністю понад 130 кВт схвалений адміністрацією держави прапора відповідно до NO_x Technical Code 2008 і проходить належне технічне обслуговування. Для цього необхідно:

1) перевірити, що зазначені судові дизельні двигуни відповідають IAPP Certificate, додаткам до нього, технічній документації і, якщо застосовується, Журналу параметрів двигуна або Судновому керівництву з моніторингу, та пов'язаним з ними даним;

2) перевірити дані, зазначені в технічній документації судових дизельних двигунів, з метою встановлення того, що судові дизельні двигуни не піддалися несанкціонованим модифікаціям, які можуть впливати на викиди NO_x;

3) якщо на судні встановлено судовий дизельний двигун, сертифікований для Ярусу III, перевірити, що необхідні записи (якщо це може бути застосовано відповідно до правила 13.5.3 Додатка VI до MARPOL або технічною документацією), зокрема протоколи, передбачені пунктом 2.3.6 NO_x Technical Code 2008, ведуться належним чином і що судовий дизельний двигун, включаючи будь-які пристрої контролю NO_x і відповідні допоміжні системи та обладнання, у тому числі обхідні пристрої, якщо такі встановлені, обслуговуються згідно з відповідною технічною документацією та знаходяться в належному стані;

4) у відповідних випадках перевірити, чи були належним чином дотримані умови, передбачені вилученням, наданим згідно з правилом 13.5.4 Додатка VI до MARPOL;

5) перевірити судові дизельні двигуни потужністю понад 5 000 кВт і об'ємом 90 л або більше на циліндр, які встановлені на судах, що знаходилися на етапі будівлі 01 січня 1990 року або після цієї дати, але до 01 січня 2000

року, з метою встановлення того, що вони сертифіковані відповідно до правила 13.7 Додатка VI до MARPOL, якщо це потрібно;
Продовження Додатка 22

б) на суднах, які перебували на етапі будівництва до 01 січня 2000 року, перевірити, що всі судові дизельні двигуни, які зазнали значного переобладнання, як воно визначено в правилі 13 Додатка VI до MARPOL, схвалені адміністрацією держави прапора; і

7) перевірити, що аварійні судові дизельні двигуни, призначені для використання виключно в надзвичайних ситуаціях, використовуються за призначенням.

2.6.3. Державний інспектор повинен перевірити і переконатися, що суднове паливо відповідає положенням правила 14 Додатка VI до MARPOL, беручи до уваги доповнення VI до Додатка VI до MARPOL.

2.6.4. Державний інспектор повинен звернути увагу на записи, які вимагаються правилом 14.6 Додатка VI до MARPOL, для того щоб визначити вміст сірки в судовому паливі, яке використовувалося судном залежно від району перевезень; встановити, чи належним чином застосовуються інші еквівалентні схвалені засоби і яке суднове паливо використовувалося в районах контролю викидів і за їх межами, а також переконатися в тому, що палива, яке відповідає вимогами правила 14 Додатка VI до MARPOL, достатньо для переходу в наступний порт призначення.

2.6.5. У разі використання EGCS державний інспектор повинен перевірити, що ця система в сукупності із засобами контролю встановлена і працює відповідно до затвердженої документації і процедур контролю, що наведені в схваленому адміністрацією держави прапора Керівництві з експлуатації EGCS (Onboard Monitoring Manual – OMM)

2.6.6. Якщо EGCS встановлена на судні як еквівалентний засіб забезпечення відповідності вимогам MARPOL відносно викидів SO_x , то державний інспектор повинен перевірити, що система функціонує належним чином і знаходиться в робочому режимі; що наявні системи безперервного контролю із захищеними від злому пристроями реєстрації та обробки даних, якщо це може бути застосовано (еквівалентні значення викидів для методів зниження викидів становлять 4,3 і 21,7 SO_2 (ppm)/ CO_2 (% v/v) для судового палива з вмістом сірки 0,10 і 0,50 (% m/m) відповідно); записи, що підтверджують належне дотримання встановлених обмежень, зазначених у затвердженій документації, а також, що система застосовується до відповідних установок спалювання палива на борту. Перевірці серед іншого підлягає коефіцієнт викидів, показник рН, вміст поліциклічних ароматичних вуглеводнів (ПАН), показники мутності у вигляді граничних значень, наведених у Технічному керівництві з EGCS (EGC Technical Manual – ETM-A або ETM-B), і експлуатаційні параметри, що зазначені в системній документації.

2.6.7. Якщо судно є танкером, відповідно до правила 2.21 Додатка VI до MARPOL державний інспектор повинен перевірити чи встановлена система збору парів нафти, схвалена адміністрацією держави прапора з урахуванням циркуляра Комітету з безпеки на морі MSC/Circ.585, якщо це вимагає правило 15 Додатка VI до MARPOL.

2.6.8. Якщо судно є танкером, що перевозить сиру нафту, державний інспектор повинен перевірити наявність на судні схваленого адміністрацією держави прапора План поводження з летючими органічними сполуками (правило 15.6 Додатка VI до MARPOL).

2.6.9. Державний інспектор повинен перевірити, що на судні не спалюються заборонені матеріали.

2.6.10. Державний інспектор повинен перевірити, що спалювання на судні осадів стічних вод або нафтових залишків в котлах або судових силових установках, коли судно знаходиться в межах акваторій портів, у причалів або в естуаріях, не проводиться (правило 16.4 Додатка VI до MARPOL).

2.6.11. Державний інспектор повинен перевірити, що судовий інсинератор, якщо він повинен бути встановлений відповідно до правила 16.6.1 Додатка VI до MARPOL, схвалений адміністрацією держави прапора. Відносно таких установок необхідно переконатися в тому, що інсинератор проходить належне технічне обслуговування, тому державний інспектор повинен перевірити:

1) чи відповідає судовий інсинератор свідоцтву про судовий інсинератор;

2) чи є в наявності керівництво по експлуатації, що дозволяє використовувати судовий інсинератор з дотриманням граничних значень, передбачених у доповненні IV до Додатка VI до MARPOL; і

3) чи проводиться постійний контроль температури топкового газу на виході з камери згоряння, коли установка знаходиться в робочому режимі (правило 16.9 Додатка VI до MARPOL).

2.6.12. Якщо є явні підстави, зазначені в пункті 2.5.3 цих Процедур, державний інспектор має перевірити експлуатаційні процедури, переконавшись в тому, що:

1) капітан або члени екіпажу ознайомлені з процедурами запобігання викиду озоноруйнуючих речовин;

2) капітан або члени екіпажу ознайомлені з порядком належної експлуатації та технічного обслуговування судових дизельних двигунів згідно з їх технічною документацією або документацією на погоджений адміністрацією держави прапора засіб, залежно від обставин та враховуючи особливості районів контролю викидів NO_x;

3) капітан або члени екіпажу ознайомлені з процедурами бункерування судовим паливом, які стосуються накладних на постачання бункерного палива та судових журналів, включаючи частину 1 Журналу нафтових операцій (правила 18.5 та 14.4 Додатка VI до MARPOL), а також зразків, що підлягають збереженню, як передбачено правилом 18 Додатка VI до MARPOL;

4) капітан або члени екіпажу ознайомлені з методами належної експлуатації EGCS або інших еквівалентних засобів, які є на борту, а також з вимогами щодо контролю, реєстрації даних та ведення обліку;

5) капітан або члени екіпажу ознайомлені з необхідними процедурами переходу з одного виду суднового палива на інший або з еквівалентними заходами, пов'язаними з демонстрацією дотримання вимог у районах контролю викидів та мають досвід у їх виконанні;

6) капітан або члени екіпажу ознайомлені з процедурою сортування сміття для забезпечення дотримання заборони на спалення визначених видів сміття;

7) капітан або члени екіпажу ознайомлені з експлуатацією суднового інсинератора згідно з правилом 16.6 Додатка VI до MARPOL, з дотриманням граничних значень, передбачених у доповненні IV до Додатка VI до MARPOL та згідно з керівництвом з експлуатації інсинератора;

8) капітан або члени екіпажу ознайомлені з методами регулювання викидів VOC під час перебування судна в районі портів чи терміналів, які знаходяться під юрисдикцією сторони Протоколу 1997 р. до MARPOL та в яких викиди VOC підлягають регулюванню, а також мають інформацію про належну експлуатацію системи збору парів, погоджену адміністрацією держави прапора (у разі, якщо судно є танкером, як визначено у правилі 2.21 Додатка VI до MARPOL); та

9) капітан або члени екіпажу ознайомлені із заходами з виконання плану управління VOC, якщо це є застосовним.

2.7. Недоліки, що є підставами для затримання

2.7.1. Під час виконання своїх функцій, державний інспектор має висловити професійну думку про те, чи слід затримувати судно до усунення будь-яких виявлених недоліків або дозволити йому вийти в море за наявності певних недоліків, що не несуть надмірної загрози завдання шкоди, згідно з Додатком VI до MARPOL, за умови їх своєчасного усунення. При цьому, державний інспектор має керуватися принципом, згідно з яким вимоги щодо конструкції, обладнання та експлуатації судна, які містяться в Додатку VI до MARPOL, мають ключове значення для захисту навколишнього природного середовища, безпеки мореплавства та здоров'я людей, а відхилення від цих вимог становить надмірну загрозу з цієї точки зору.

2.7.2. З метою надання державному інспектору допомоги у використанні цих Процедур, нижче наведений список недоліків які, враховуючи положення правила 3 Додатка VI до MARPOL, вважаються настільки серйозними, що можуть вимагати затримання відповідного судна:

1) відсутність чинного IAPP Certificate, EIAPP Certificate або технічної документації (якщо застосовується);

2) судновий дизельний двигун потужністю більше 130 кВт, встановлений на судні, яке знаходилося на етапі будівництва 01 січня 2000 р. або після цієї дати, або судновий дизельний двигун, який було значним чином переобладнано 01 січня 2000 р. або після цієї дати, не відповідає своїй технічній документації, або не належним чином велися необхідні записи, або двигун не відповідає необхідним вимогам, передбаченим для конкретного району контролю викиду NO_x за Ярусом III, в якому він експлуатується;

3) судновий дизельний двигун потужністю більше 5 000 кВт та об'ємом на циліндр 90 л та більше, який встановлено на судні яке знаходилось на етапі будівництва 01 січня 1990 р. або після цієї дати, але до 01 січня 2000 р., та схвалений засіб для цього двигуна є сертифікованим адміністрацією держави прапора та комерційно доступним, але не встановлений на цьому судні після першого огляду, як це передбачено правилом 13.7.2 Додатка VI до MARPOL;

4) на судні, не обладнаному еквівалентними засобами забезпечення відповідності вимогам SO_x , вміст сірки в будь-якому судновому паливі, яке використовується або перевозиться на борту з метою використання, перевищує передбачену правилом 14 Додатка VI до MARPOL межу, що встановлено за допомогою методики аналізу зразків, яка наведена у доповненні VI до Додатка VI до MARPOL. Якщо капітан стверджує, що придбати суднове паливо, яке відповідає вимогам, не було можливості, то державний інспектор має взяти до уваги положення правила 18.2 Додатка VI до MARPOL і пункту 4 цього Додатка;

5) на судні, обладнаному еквівалентними засобами забезпечення відповідності вимогам SO_x , відсутнє належне схвалення адміністрації держави прапора на еквівалентний засіб, який застосовується до відповідних приладів для спалення палива на борту. В будь-якому судновому паливі, яке використовується в приладах для спалення, не підключених до EGCS, перевищений допустимий вміст сірки, передбачений правилом 14 Додатка VI до MARPOL, враховуючи положення правила 18.2 Додатка VI до MARPOL і пункту 4 цього Додатка;

6) судно не дотримується відповідних вимог, що діють при експлуатації в районі контролю викидів SO_x та твердих часток;

7) інсинератор, встановлений на судні 1 січня 2000 р., або після цієї дати, не відповідає вимогам, що містяться в доповненні IV до Додатка VI до MARPOL, або стандартним технічним вимогам до суднових інсинераторів (резолюції МЕРС.76(40) та МЕРС.244(66)); та

8) капітан або члени екіпажу не ознайомлені з основними процедурами, що стосуються експлуатації обладнання для запобігання забруднень повітря, як це зазначено вище в підпункті 6 пункту 2.5.3 цих Процедур.

3. Перевірка суден, що плавають прапором держав, які не є сторонами Додатка VI до MARPOL та інших суден, від яких не потребується наявність IAPP Certificate

3.1. Оскільки суднам цієї категорії IAPP Certificate не видається, державний інспектор має встановити, чи відповідає стан судна та його обладнання вимогам, викладеним у Додатка VI до MARPOL. При цьому, державний інспектор має враховувати, що відповідно до статті 5(4) MARPOL, для суден держав, які на є її сторонами, не мають створюватись більш сприятливі умови.

3.2. Всі інші перевірки державний інспектор має здійснювати за відповідно до пункту 2 цих Процедур, та переконатися в тому, що судно не несе загрози людям, що знаходяться на судні, а також навколишньому природному середовищу.

3.3. Якщо на судні є будь-яке свідоцтво, інше ніж IAPP Certificate, під час оцінювання судна державний інспектор повинен взяти до уваги це свідоцтво.

4. Заява про відсутність суднового пального, яке відповідає вимогам

4.1. Під час надання заяви про відсутність суднового пального, яке відповідає вимогам, капітан (власник) має надати звіт про заходи, вжиті для придбання суднового пального, відповідно вимогам, а також надати докази:

1) того, що були зроблені спроби придбання відповідно до вимог суднового пального, згідно з планом рейсу судна;

2) якщо таке суднове пальне було відсутнє у місті очікуваної закупівлі, то надати докази того, що були зроблені спроби знайти альтернативні джерела такого суднового пального; та

3) того, що не зважаючи на всі зусилля, направлені на придбання суднового пального, яке відповідає вимогам, закупити таке пальне не вдалось.

Всі зусилля направлені на придбання відповідного вимогам суднового пального включають, серед іншого, вивчення альтернативних джерел суднового пального до початку рейсу або під час рейсу.

Від суден не має вимагатись, щоб вони відхилялись від запланованого маршруту або невинувато відклали рейс з метою забезпечення відповідності.

Якщо судно надало зазначену вище інформацію, держава порту має врахувати всі відповідні обставини та надані докази під час визначення того, які дії мають бути виконані, включаючи відмову від вживання заходів контролю.

У підтримку своєї заяви капітан (судновласник) може надати вказані нижче докази (список не є вичерпаним):

1) копію (чи опис) плану рейсу судна, включаючи порт відправлення та порт призначення;

2) інформацію про те, коли судно вперше отримало повідомлення про рейс із прибуттям у цей порт та про місцезнаходження судна у момент отримання такого повідомлення;

3) опис заходів, вжитих для забезпечення відповідності вимогам, включаючи інформацію про будь-які спроби знайти альтернативні джерела відповідного вимогам суднового пального та відомості про причини відсутності відповідного вимогам пального (наприклад, відсутність відповідного вимогам пального в портах на «очікуваному маршруті», зриву у постачанні суднового пального, та ін.);

4) вартість відповідного вимогам пального не є підставою для подачі заяви про відсутність пального;

5) назва та адреса постачальників суднового пального, з якими зв'язувались, а також дати такого зв'язку;

6) у разі зривів у постачанні суднового пального – назва порту, в якому судно за планом мало отримати відповідне вимогам суднове пальне, та назва постачальника пального, який повідомив про відсутність відповідного вимогам суднового пального;

7) відомості про наявність відповідного вимогам суднового пального в наступному порту заходу та план з придбання такого суднового пального; та

8) якщо можливо, перерахування та опис усіх експлуатаційних обмежень, які перешкоджали використанню відповідного вимогам суднового пального та були обумовлені, наприклад, в'язкістю або іншими показниками суднового пального.

4.2. Якщо, не зважаючи на всі зусилля, відповідне вимогам суднове пальне не вдалось придбати, капітан (власник) має повідомити про це органам контролю суден державою порту в порту прибуття та адміністрацію держави прапора (правило VI/18.2.4).



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України

Відповідно до статей 75 і 90 Кодексу торговельного мореплавства України та Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (зі змінами), **н а к а з у ю:**

1. Внести зміни до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952 (зі змінами), виклавши їх у новій редакції, що додається.

2. Внести зміни до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 430, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762 (зі змінами), виклавши його у новій редакції, що додається.

3. Внести до Інструкції про порядок пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 05 грудня 2016 року № 433, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 27 грудня 2016 року за № 1713/29843, зміни, що додаються.

4. Директорату реформування морської та річкової галузі (Я. Ілясевич) забезпечити в установленому порядку подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

5. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

6. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України»

1. Мета

Метою проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України» (далі – проєкт акта) є удосконалення та приведення у відповідність до міжнародних та європейських норм процедур оформлення приходу та відходу, контролю і перебування у морських портах України іноземних та українських морських суден, а також підвищення безпеки мореплавства.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Важливим напрямом відродження та розвитку торговельного мореплавства в Україні відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2008 року № 1307, є удосконалення законодавчої бази з питань морських перевезень шляхом впровадження та виконання у повному обсязі міжнародних конвенцій у сфері мореплавства, стороною яких є Україна та забезпечення у територіальному морі та внутрішніх морських водах режиму судноплавства, що встановлений Конвенцією ООН з морського права та іншими міжнародними документами.

Проєктом акта передбачається внесення змін до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, а також до Інструкції про порядок пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять (далі – Порядок, Правила та Інструкція).

Основними завданнями проєкту акта є:

детальна регламентація процедур контролю морських суден державними інспекторами від імені держави порту та держави прапору відповідно до сучасних документів Процедур контролю суден державою порту, прийнятих Резолюцією ІМО від А.1138(31) ІМО та ЄС у цій сфері;

полегшення та прискорення оформлення суден під час заходу судна в морський порт і видачі йому документів під час виходу з порту, здійснення всіх формальностей за допомогою інформаційної системи портового співтовариства, що прискорить процес оформлення та унеможливить необґрунтовану затримку суден; приведення процедур оформлення приходу та виходу суден у відповідність чинній редакції Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року та Дунайським стандартним навігаційним формам;

усунення додаткових перешкод для перебування суден у морських портах України та скасування необґрунтованої у правовому та екологічному аспекті, а також такої, що не відповідає європейській та міжнародній практиці, процедури пломбування суднових запірних пристроїв персоналом Служби капітана морського порту.

3. Основні положення проекту акта

Проектом акта пропонується внести зміни до:

1) Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952;

2) Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 430, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762;

3) Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 05 грудня 2016 року № 433, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 27 грудня 2016 року за № 1713/29843.

4. Правові аспекти

У даній сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти: Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року (LL 1966);

Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року (LL PROT 1988);

Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року (TONNAGE 1969);

Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року (CLC 1969);

Протокол 1992 року до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року (CLC PROT 1992);

Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі 1972 року (COLREG 1972);

Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню із суден 1973 року із змінами, внесеними Протоколом 1978 року до неї (MARPOL);

Протокол 1997 року до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року із змінами, внесеними Протоколом 1978 року до неї (MARPOL PROT 1997);

Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року (SOLAS 1974);

Протокол 1978 року до Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року (SOLAS PROT 1978);

Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року (SOLAS PROT 1988);

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW 1978);

Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року (SAR 1979);

Міжнародна конвенція про контроль за шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 року (AFS 2001);

Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року (BWM 2004);

Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року (STCW-F 1995);

Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні або розвантаженні суден (переглянута 1932 року) № 32 Міжнародної організації праці;

Конвенція про медичний огляд моряків № 73 Міжнародної організації праці;

Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах № 147 Міжнародної організації праці

Меморандум про порозуміння щодо контролю суден державою порту в Чорноморському регіоні (далі – Чорноморський меморандум);

Кодекс торговельного мореплавства України;

Закон України «Про транспорт»;

Закон України "Про страхування";

Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів";

Закон України "Про морські порти України";

Директива Європейського Парламенту та Ради 2010/65/ЄС від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів;

Директива 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року стосовно правил та стандартів для пасажирських суден;

Директива Європейського Парламенту та Ради 2017/2110/ЄС 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;

Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 269 (зі змінами);

Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460;

Типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451;

Положення про Регістр судноплавства України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 08 червня 1998 року № 814;

Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 01 червня 2002 року № 733;

Постанова Кабінету Міністрів України від 03 липня 2002 року № 921 «Про формений одяг та знаки розрізнення працівників морського і річкового транспорту»;

Порядок перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2012 року № 1090;

Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 року № 1095;

Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514;

Інструкція про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 листопада 2004 року № 1048, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 14 грудня 2004 року за № 1584/10183;

Положення про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03 грудня 2004 року № 1062, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 20 грудня 2004 року за № 1608/10207;

Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 травня 2006 року № 516, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 9 серпня 2006 року за № 959/12833;

Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 632/23164.

Слід зазначити, що вперше у нормотворчій практиці у сфері торговельного мореплавства, скорочені назви міжнародних багатосторонніх договорів, стороною яких є Україна, а депозитарієм яких є Генеральний Секретар ІМО, вказуються англійською відповідно до оновленої системи назв цих документів, яка застосовується у документах саме ІМО, наприклад у документі «Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other

functions». Це дозволяє уникнути колізій, що викликані у минулому переважно наявністю колізій між двома офіційними мовами ООН та ІМО: англійською та російською, а також спрощує використання цих документів державними органами, державними інспекторами, капітанами і морськими агентами суден і судноплавними компаніями у процесі виконання цих Правил.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребує витрат із Державного бюджету України та місцевих бюджетів.

6. Позиція заінтересованих сторін

Реалізація акта не матиме впливу на ключові інтереси заінтересованих сторін. Реалізація акта не матиме впливу на інтереси окремих верств (груп) населення, об'єднаних спільними інтересами, суб'єктів господарювання.

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, сфери наукової та науково-технічної діяльності.

7. Оцінка відповідності

Проект акта стосується зобов'язань України у сфері європейської інтеграції. Планом заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 №747-р., передбачено розроблення проєктів нормативно-правових актів з метою імплементації положень:

Директиви 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року стосовно правил та стандартів для пасажирських суден (стаття 368 Додатка XXXII Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, далі – Угода);

Директиви 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. стосовно контролю держави порту (стаття 135 Додатка XXXII Угоди).

Крім того, враховувалися положення директиви Європейського Парламенту та Ради 2017/2110/ЄС 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 (стаття 368 Додатка XXXII Угоди).

Проект акта (у частині затвердження змін до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства) спрямований на врахування основних положень зазначених документів ЄС, зокрема, впровадження системи інспектувань пасажирських суден типу «ро-ро» та високошвидкісних пасажирських суден, що зайняті регулярними перевезеннями людей.

Проект акта не стосується прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, не впливає на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, не містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, не створюють підстави для дискримінації.

8. Прогноз результатів

Реалізація акта сприятиме:

приведенню процедур контролю українських та іноземних суден з метою забезпечення безпеки мореплавства у відповідність із чинними документами Міжнародної морської організації та ЄС у цій сфері, та детальної регламентації дій державних інспекторів Морської адміністрації і Держрибагентства, впровадженню сучасних процедур оцінки стану суден, екіпажів та суднових процедур, що пов'язані із значним оновленням міжнародно-правового поля у цій сфері;

запровадженню системи інспектувань пасажирських суден типу «ро-ро» та високошвидкісних пасажирських суден, існуючої в ЄС, з метою запобігання аварійним морським подіям з цими суднами, які є найбільш небезпечними для людей у зв'язку із особливостями конструкції та ходових характеристик цих суден;

чіткому розмежуванню функцій капітана морського порту та служби капітана морського порту із оформлення приходу у морський порт та відходу суден з морського порту і документального контролю, з одного боку, та функцій по контролю морських суден в рамках контролю державою порту і контролю держави прапору, а також спеціальних оглядових заходів риболовних суден, з іншого боку;

сприятиме спрощенню, прискоренню та підвищенню прозорості процедур пломбування на суднах суднових запірних пристроїв потенційно небезпечних для морського середовища суднових систем, зокрема, покладенню повної відповідальності за цю процедуру на капітана судна, який за міжнародними конвенціями у сфері торговельного мореплавства несе відповідальність за дотримання на судні вимог з екологічної безпеки, а також, уточнює відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, у складі яких процедур контролю та ким здійснюється перевірка пломбування на судні.

Інформація про вплив реалізації акта на інтереси заінтересованих сторін додається.

Міністр інфраструктури України

«___» _____ 2021 р.

Владислав КРИКЛІЙ

Додаток до Пояснювальної
записки (пункт 8)

Інформація про вплив реалізації акта на інтереси заінтересованих сторін

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Судновласники, члени екіпажів українських та іноземних морських суден	Спрощення процедур оформлення приходу та відходу суден з морського порту, заміна контрольних процедур Служби капітана порту, дублюючих контроль державою прапору, на документальний контроль	Світовий досвід організації контролю суден в морських портах впроваджений до міжнародних конвенцій ІМО і передбачає вибірковий контроль суден державою порту і державою прапору. Суцільний контроль кожного судна, запроваджений в Україні за зразком радянських процедур, є значним негативним фактором, що стримує спрощення формальностей у взаємодії судно-порт, заважає розвитку судноплавства в Україні, знижує привабливість морських портів України для заходів морських суден під іншими прапорами.
	Приведення процедур контролю суден у відповідність до вимог міжнародних договорів України, Процедурам контролю суден державою порту, прийнятих Резолюцією ІМО А.1138(31); Кодексу з сумлінної практики для інспекторів контролю суден державою порту, які проводять перевірки в рамках регіональних меморандумів про взаєморозуміння та угод з питань контролю держави порту, прийнятого 83-ю сесією Комітету з безпеки на морі ІМО та 56-ю сесією	Світовий досвід організації контролю суден в морських портах впроваджений до міжнародних конвенцій ІМО, передбачає чітку, максимально деталізовану регламентацію здійснення контролю суден державними інспекторами. Такий підхід, запроваджений на рівні міжнародних конвенцій та інших обов'язкових документів ІМО, є запорукою мінімізації суб'єктивних підходів до контролю суден, значного зменшення корупційних ризиків, які зараз істотно заважають розвитку судноплавства в Україні, знижують привабливість морських портів України для

	Комітету захисту морського середовища ІМО (MSC-MEPC.4/Circ.2) та багатьом іншим документам ІМО	заходів морських суден під іншими прапорами, наносять шкоду міжнародному іміджу України, як морської європейської держави
	Приведення процедури пломбування суднових запірних пристроїв у відповідність до міжнародних конвенцій, які покладають відповідальність за екологічний стан судна та за суднові операції, на капітана судна і судновий екіпаж	Виключна відповідальність капітана судна та суднового екіпажу за пломбування суднових запірних пристроїв сприятиме спрощенню, прискоренню та підвищенню прозорості процедури контролю в порту, з одного боку, та підвищенню відповідальності капітана і суднового екіпажу, з іншого боку. Крім того, уточнення в проекті акта стосується визначення процедури контролю, під час якої державний інспектор має обов'язок перевіряти наявність пломб (первісна або більш детальна перевірка)