



СИСТЕМА АУДИТУ ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА ІМО

АУДИТ УКРАЇНИ

З 9 ПО 18 ЧЕРВНЯ 2018 РОКУ

ЗАКЛЮЧНИЙ ЗВІТ

ЗМІСТ

1	Вступ	3
2	Передумови	4
3	Члени групи аудиту	4
4	Посадові особи держави-члена, які приймали участь в аудиті	4
5	Вдячність	4
6	Сфера охоплення, цілі аудиту та діяльність під час його проведення	4
7	Огляд ситуації та загальна морська діяльність держави	5
8	Діяльність держави прапора	13
9	Діяльність прибережної держави.....	20
10	Діяльність держави порту.....	25
11	Коментарі	28
	<i>Інші напрямки позитивного розвитку</i>	<i>28</i>
	<i>Напрямки подальшого розвитку</i>	<i>28</i>

Вступ

1.1. Система аудиту держав-членів ІМО створює основу для оцінки того, якою мірою держава-член виконує свої зобов'язання, що викладені в різних документах ІМО, учасником якої вона є. Крім того, Кодекс імплементації документів ІМО (III) (Резолюція А.1070(28)) передбачає ряд принципів, яких має дотримуватися держава-член організації з тим, щоб його Морська адміністрація виконувала свої зобов'язання і обов'язки щодо безпеки на морі та захисту морського середовища і була здатна поліпшити свою роботу при виконанні вказаних обов'язків.

1.2. Цей звіт був підготовлений відповідно до Структури і процедур порядку проведення аудиту державами-членами ІМО (Резолюція А.1067 (28)).

1.3. Аудит України проводився з 9 по 18 червня 2018 року трьома залученими аудитором від Польщі, Туреччини та Секретаріату ІМО. До сфери аудиту входили зобов'язання України щодо прапора, прибережної та портової держави, а також зобов'язання щодо застосовних документів ІМО, учасником якої вона є.

1.4. Аудиторська група була призначена ІМО 15 лютого 2018 року.

1.5. Передаудиторський запитальник (ПАЗ), представлений Україною, був наданий членам аудиторської групи 12 березня 2018 року. ПАЗ є основним документом для підготовчої роботи групи аудиторів до проведення аудиту.

1.6. Меморандум про співпрацю (МпС) між Україною та ІМО, що стосується участі в системі аудиту держав-членів ІМО, був підписаний 18 травня 2018 року.

1.7. Детальний графік і програма щодо аудиту України були затверджені 23 квітня 2018 року.

1.8. Перше засідання відбулося в Києві 11 червня 2018 року. Нижче перераховані суб'єкти держави, що беруть участь у здійсненні та забезпеченні дотримання положень різних обов'язкових документів ІМО і які були представлені на нараді:

1. Міністерство інфраструктури України (МІУ);
2. Державна служба України з безпеки на транспорті (УКРТРАНСБЕЗПЕКА);
3. Міністерство екології та природних ресурсів (МЕПР);
4. Державна екологічна інспекція (ДЕІ);
5. Міністерство аграрної політики та продовольства (МАПП);
6. Державне агентство з рибальства (ДАР);
7. Український гідрометцентр (УкрГМЦ), Державна служба України з надзвичайних ситуацій (ДСУНС), Міністерство внутрішніх справ (МВС);
8. Адміністрація морських портів України (АМПУ), МІУ ;
9. Інспекція з підготовки та атестації моряків (ІПСМ);
10. Державна Гідрографічна служба України (ДГСУ), МІУ;
11. Морська пошуково-рятувальна служба (МПРС), МІУ; і
12. Державне підприємство «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» (РСУ), МІУ.

1.9. Заключні збори відбулися 18 червня 2018 року в Києві.

1.10. У наведеному нижче звіті містяться докладні дані про результати та докази, на яких засновані висновки. Додаткову інформацію про отримані результати, а також про заходи щодо виправлення становища, які передбачаються державою, можна знайти в додатках до цього звіту.

2. Передумови

2.1. Поточний аудит України був проведений з використанням повною мірою принципів, встановлених *Структурою та процедурами порядку проведення аудиту державами-членами ІМО та Кодексу ІІІ*. У даному звіті викладаються результати цього аудиту в форматі, що був прийнятий відповідно до розділу 7.2 Процедур для порядку проведення аудиту.

3. Члени групи аудиту

Капітан Гусейн Кахіт Ялкі (Туреччина), голова групи аудиту.
Капітан Пшемислав Цезарі Ленард (Польща), член групи аудиту.
Пан Омар Хассейн (Секретаріат ІМО)

4. Учасники-посадові особи з держави-члена

1. Володимир Омелян, міністр інфраструктури України.
2. Андрій Галушак, державний секретар Міністерства інфраструктури України.
3. Олександр Басюк, директор департаменту реформування та функціонування морського та внутрішнього водного транспорту Міністерства інфраструктури України.
4. Дмитро Петренко, керівник Державної служби України з морського та внутрішнього водного транспорту.
5. Андрій Кравченко, заступник голови Державного агентства з рибальства України.
6. Віктор Черевко, директор Департаменту державного екологічного нагляду (контролю) Державної екологічної інспекції України.
7. Олександр Бон, начальник Сектору охорони морського середовища Департаменту охорони земель і водних ресурсів Міністерства екології та природних ресурсів України.
8. Райвіс Веккаганс, в. о. голови АМПУ.
9. Олександр Щипцов, в. о. начальника ГСУ.
10. Сергій Кудлінський, в. о. керівника ІТЦ.
11. Кирило Шаламай, генеральний директор СРУ.
12. Віктор Сударєв, директор МСРС.
13. Ірина Сулицька, в. о. начальника управління безпеки дорожнього руху та перевезення небезпечних вантажів, МоІ.
14. Максим Широков, глава адміністрації морського порту «Южний».
15. Андріан Фотинюк, заступник директора Департаменту державного контролю, СГТУ.
16. Вероніка Філоненко, начальник відділу системи спостережень та гідрометеорологічного забезпечення українського Гідрометцентру Державної служби України з надзвичайних ситуацій (ВСГМЗ УГМЦ СУНС).

5. Вдячність

5.1. Аудитори висловлюють свою глибоку подяку пану Володимирі Омеляну, Міністерству інфраструктури та іншим державним органам за їх всебічну співпрацю в ході даного аудиту. Зокрема, слід подякувати пана Олександра Басюка, єдину контактну особу аудиту, за його зусилля в ході підготовки до цього аудиту та за сприяння йому.

6. Сфера охоплення, цілі аудиту та діяльність під час його проведення

6.1. Обсяг аудиту стосувався зобов'язань України як держави прапора, прибережної держави та держави порту.

6.2. Цілі аудиту були наступними:

1. Визначити ступінь виконання Україною покладених на неї зобов'язань шляхом прийняття таких застосовних обов'язкових документів ІМО, як

1. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року зі змінами та доповненнями (SOLAS 1974);

2. Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року зі змінами та доповненнями (SOLAS PROT 1988);

3. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року зі змінами, внесеними до неї Протоколом 1978 року (MARPOL 73/78);

4. Протокол 1997 року про внесення поправок до Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден, яка була змінена Протоколом 1978 року до неї (MARPOL PROT 1997);

5. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації та несення ваhti моряків 1978 року з внесеними до неї поправками (STCW 1978);

6. Міжнародна конвенція про вантажні лінії 1966 року (LL 1966);

7. Міжнародна конвенція про вимірювання тоннажу суден 1969 року (TONNAGE 1969); і

8. Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року з внесеними до неї змінами та доповненнями (МППЗСМ 1972); та

2. Ефективність реалізації цих цілей.

6.3. Аудит проводився з використанням програми, що викладена в Додатку 1. Використовувана методологія полягала в тому, щоб за допомогою серії візитів, бесід, вивчення письмових документів і баз даних встановити об'єктивні дані, які визначили б ступінь досягнення цілей морською адміністрацією.

6.4. Програма здійснювалася відповідно до процесу, який спочатку був спрямований на визначення стратегії здійснення застосовних документів ІМО, діючих процесів огляду і механізмів постійного вдосконалення. Після цього було проведено аналіз чинного національного законодавства, яке забезпечує силу правових актів. Були також розглянуті процеси, за допомогою яких держава розробляє та оприлюднює свої тлумачення, політику та інструкції щодо цих документів, а також практичне здійснення вказаного вище.

6.5. У понеділок, 11 червня 2018 року, в Києві було проведено перше засідання відповідно до процедур та порядку денного, список учасників якого наводиться в Додатку 2. На заключному засіданні, яке відбулося в понеділок, 18 червня 2018 року в Києві, був представлений проект проміжного звіту, що покликаний допомогти у фокусуванні обговорення та наступних кроків, які необхідно зробити.

7. Огляд ситуації та загальна морська діяльність держави

Загальна частина

7.1. Морська адміністрація України складається з чотирьох суб'єктів. У Додатку 3 у схематичній формі викладається загальна структура відповідних підрозділів.

7.2. Міністерство інфраструктури (МІУ); Міністерство екології та природних ресурсів (МЕПР); Міністерство аграрної політики та продовольства (МАП); і Державна служба України з надзвичайних ситуацій (ДСУНС) Міністерства внутрішніх справ (МВС) є основними органами держави, які є відповідальними за виконання і забезпечення виконання вимог, які випливають з обов'язкових документів ІМО.

7.3. МІУ є директивним державним органом, що здійснює основний нагляд за діяльністю морської адміністрації, яка очолюється міністром інфраструктури. МІУ є центральним органом виконавчої влади у сферах транспорту, автомобільних доріг, поштового зв'язку та інфраструктури. До його обов'язків відносяться розробка і реалізація державної політики з питань безпеки перевезень, торговельного мореплавства та навігаційно-гідрографічного забезпечення судів. МІУ несе відповідальність за прийняття всіх законів, правил, положень і розпоряджень, а також за прийняття всіх інших необхідних заходів для забезпечення повного та вичерпного здійснення обов'язкових документів ІМО, учасником яких є Україна, та виступає в якості регулюючого органу. Його законодавчою базою є закон «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України», що був оприлюднений постановою Кабінету Міністрів України № 460 від 30 червня 2015 року, та «Кодекс торговельного мореплавства України». За допомогою своїх органів МІУ встановлює морське законодавство та контролює дотримання документів ІМО, включаючи, серед іншого, питання мореплавства, безпеки мореплавства, допоміжних засобів для мореплавства, пошуково-рятувальних та гідрографічних служб.

7.4. Міністерство екології та природних ресурсів (МЕПР) несло відповідальність за ініціювання та розробку державної політики України в галузі захисту морського середовища.

7.5. Міністерство аграрної політики та продовольства (МАПП) через Державне агентство з рибальства несе відповідальність за здійснення та забезпечення дотримання чинних документів ІМО щодо риболовних суден, включаючи обстеження, інспектування та делегування повноважень визнаним організаціям, а також проведення розслідувань випадків загибелі виключно суден такого типу.

7.6. Державна служба України з надзвичайних ситуацій (ДСУНС) через український Гідрометеорологічний центр (УкрГМЦ) збирає і обробляє метеорологічні дані.

7.7. Ці головні органи мають ряд підпорядкованих організацій, які також пов'язані зі здійсненням і забезпеченням дотримання документів ІМО.

7.8. Державна служба України з безпеки на транспорті (ДСБТ) спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністерство внутрішніх справ, яке реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього, міського електричного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту (за винятком діяльності суден рибпромислового флоту). ДСБТ сприяла МІУ у здійсненні та забезпеченні здійснення заходів, що необхідні для виконання конкретних зобов'язань згідно з документами ІМО, учасником яких є держава. ДСБТ була наділена певними повноваженнями щодо здійснення ряду обов'язків України як держави прапору та держави порту. Вона була створена на основі та регулюється Постановою Кабінету Міністрів України № 103 «Про затвердження Положення «Про державну службу України з питань безпеки на транспорті»» від 11 лютого 2015 року.

7.9. Управління морських портів України (УМПУ) є державним унітарним комерційним підприємством, яке було створене відповідно до Закону України № 4709-VI «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року. У відповідності з розпорядженням Кабінету Міністрів України № 133-р від 4 березня 2013 року «Про затвердження пропозицій щодо реструктуризації державних підприємств морського транспорту», а також наказом Міністерства інфраструктури України № 163 від 19 березня 2013 року «Про заходи щодо реструктуризації державних підприємств морського транспорту та створення Державного підприємства «Управління морських портів України»» при МІ України. Основною функцією АМПУ як адміністративно-комерційної структури було забезпечення безперебійного здійснення портових операцій, тому його можна було розглядати як «Портове управління» України. Управлінська сфера АМПУ складається з офісів капітанів портів і відділів безпеки та охорони навколишнього середовища. Комерційна діяльність полягає на регулюванні діяльності стивідорів і портових операторів.

7.10. Інспекція з підготовки та сертифікації моряків (ІПСМ), що була створена відповідно до наказу МІУ № 693 від 17 жовтня 2001 року, є державною організацією при МІУ.

7.11. Основними завданнями ІПСМ є:

1. Підтвердження кваліфікації моряків шляхом розгляду їх даних постійними державними кваліфікаційними комісіями;
2. Перевірка дійсності документів моряків, що підтверджують їх кваліфікацію;
3. Ведення реєстру кваліфікаційних документів моряків, що видаються на території України; та
4. Забезпечення централізованої реєстрації виданих дозволів та індосаментів, які засвідчують визнання сертифікатів відповідно до вимог Конвенції STCW (ПДНВ) 1978 року і національних правил.

7.12. Морська пошуково-рятувальна служба (МПРС) була утворена постановою Кабінету Міністрів України № 1069 від 20 жовтня 2011 року «Про забезпечення функціонування єдиної морської пошуково-рятувальної системи». МПРС є державним підприємством, що працює при МІУ та відповідає за проведення пошуково-рятувальних робіт на морі, особливо за надання необхідних для цього засобів. Основним завданням МПРС є забезпечення постійної готовності до пошуку та рятування людей, надання екстреної медичної допомоги, евакуація врятованих людей в безпечне місце і управління та забезпечення діяльності Національного центру даних ЛРІТ.

7.13. Державна Гідрографічна служба України (ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ) є гідрографічним і навігаційним органом держави з допомоги судноплавству (ДС) та працює при МІУ. Служба також відповідає за поширення метеорологічних повідомлень, навігаційних попереджень і управління маршрутами руху суден.

7.14. Регістр судноплавства України (PCY) є комерційною державною структурою при МІУ, що була утворена постановою Кабінету Міністрів № 814 від 8 червня 1998 року «Про вдосконалення технічного, класифікаційного та навігаційного обстеження морського та річкового транспорту». PCY є організацією, яка визнана МІУ, а також надає послуги з класифікації суден.

7.15. Український центр радіочастот (УЦРЧ), що був заснований у відповідності до статті 16 Закону України «Про радіочастотний ресурс України», є підвідомчою організацією Національної комісії з державного регулювання зв'язку та інформації суб'єктом, відповідальним, зокрема, яка несе відповідальність за видачу ліцензій на радіостанції та реєстрацію радіочастот, позивних та ІМРС. Крім того, УЦРЧ відповідає за присвоєння посвідчень ГМЗЛБ і надання їх у розпорядження МПРС.

Стратегія

7.16. Згідно з положеннями пунктів 1 та 3.1 документу «Про затвердження «Положення про Міністерство інфраструктури України»», що був оприлюднений постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, МІУ є відповідальним органом за розробку та реалізацію державної політики в галузі морського транспорту. Існує декілька програмних документів, таких як «Національна транспортна стратегія України до 2030 року», «Морська доктрина України на період до 2035 року», «Галузева програма забезпечення безпеки на морі на 2014-2018 роки» та «Стратегія національної екологічної політики України до 2020 року», проте жоден з цих документів безпосередньо не пов'язаний з питаннями ІМО.

7.17. «Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства і захисту навколишнього середовища від забруднення та впровадження інструментів ІМО на період до 2022 року» були розроблені МІУ в ході підготовки до аудиту ІМО та нещодавно затверджені Кабінетом Міністрів 6 червня 2018 року. Цей документ передбачає загальні «стратегічні напрями» виконання зобов'язань

держави за документами ІМО та включає назви відповідних органів, хоча Міністерство внутрішніх справ у документі не згадується, а Державна служба з надзвичайних ситуацій України та Державна прикордонна служба згідно з цим документом відповідають за деякі питання, що пов'язані з ІМО. Було оголошено, що в даний час розробляються детальні цілі для досягнення загальних напрямків і розподілу конкретних обов'язків, які повинні бути покладені на відповідні підрозділи.

7.18. Що стосується методології моніторингу та оцінки ефективності здійснення стратегії, планується використовувати існуючу систему щорічної звітності та аудитів між міністерствами, що використовується в даний час для рішення адміністративних і фінансових питань. Було оголошено, що в даний час розробляються детальні цільові показники, конкретні обов'язки відповідних установ по досягненню цих цілей, показники ефективності, процедури здійснення та оновлення завдань і заходів, які згадуються в документі. Крім того, поки що немає даних для постійного огляду стратегії, що має бути досягнена, підтримання і поліпшення організаційної ефективності та потенціалу України як держави прапора, портової та прибережної держави, оскільки загальні стратегічні напрямки були затверджені нещодавно.

Законодавство

7.19. Правова база України відповідає системі цивільного права. Її основними законодавчими джерелами є кодифіковані закони і структурована ієрархія нормативних актів. Відповідно до цієї ієрархії, згідно з Конституцією, існують міжнародні договори, закони і кодифіковані закони, акти Президента, акти Кабінету Міністрів і нормативні правові акти органів виконавчої влади (міністерств). Різні нормативні акти у вигляді указів, постанов і розпоряджень можуть видаватися президентом, Кабінетом Міністрів, міністерствами та іншими державними органами та приймаються для доповнення і деталізації загальних положень законів. Міжнародні договори, коли вони набирають чинності та схвалюються парламентом України як обов'язкові, стають невід'ємною частиною національного законодавства України.

7.20. МІУ є державним органом, який несе основну відповідальність за підготовку нового законодавства та вдосконалення існуючого законодавства, яке пов'язане із здійсненням і забезпеченням дотримання обов'язкових документів ІМО. Правова перевірка законів і нормативних актів знаходиться у віданні Міністерства юстиції.

7.21. Основними документами морського законодавства України є «Кодекс торгового мореплавання України», «Водний кодекс», Закон України «Про морські порти» та Закон України «Про транспорт». Ці первинні документи підкріплені великою кількістю підзаконних актів, постанов Кабінету Міністрів та наказів міністерств. Існує велика кількість законів щодо здійснення з усіх питань, які пов'язані з документами ІМО. Всі відповідні державні виконавчі органи мають свої закони про їхнє створення з докладним перерахуванням обов'язків і питань, що знаходяться в їхній відповідальності.

7.22. Відповідно до Положення про МІУ, воно виконує зобов'язання України, що виникають з її членства в міжнародних організаціях, укладає міжнародні угоди та впроваджує відповідні положення в національне законодавство. МІУ також подає пропозиції щодо укладення, припинення чи призупинення дії, денонсацію або приєднання до міжнародних угод у галузі транспорту.

7.23. Згідно із законом Кабінету Міністрів України № 1371 від 13 вересня 2002 року «Про порядок участі центральних органів виконавчої влади України в міжнародних організаціях, учасником яких є Україна», МІУ, ДСБТ, Міністерство закордонних справ і Міністерство юстиції несуть відповідальність за виконання зобов'язань України за ІМО.

7.24. Щодо включення документів ІМО до національного законодавства, то національна процедура приєднання до міжнародних документів, виконання зобов'язань та їх припинення/денонсація передбачена Законом України «Про міжнародні договори України»

№ 1906-IV від 29 червня 2004 року. Національний порядок офіційного перекладу на українську мову встановлено постановою Кабінету Міністрів України № 353 «Про офіційний переклад» від 17 березня 2006 року. Згідно зі згаданим Законом та Актом, відповідний міжнародний документ офіційно перекладено на українську мову Міністерством закордонних справ. Після прийняття рішення про надання доступу до міжнародних документів відповідними міністерствами Міністерство юстиції зазначає форму внутрішнього акту, який підлягає затвердженню або у вигляді указу та постанов Кабінету Міністрів, або у вигляді акту парламенту, що представляється президентом. У разі, коли міжнародний документ вимагає внесення змін у національне законодавство, разом з названими декретами/постановами/актами одночасно складається відповідний акт із зазначенням точного національного документа(документів), в який(які) мають бути внесені відповідні зміни. Відповідно до статті 21 Закону України «Про міжнародні договори України» № 1906-IV від 29 червня 2004 року, чинні міжнародні договори України публікуються українською мовою в «Збірнику міжнародних договорів» та інших офіційних періодичних виданнях. Ратифікований Україною міжнародний договір має пріоритет над національним законодавством і може застосовуватися безпосередньо. У виняткових випадках можуть видаватися окремі закони про здійснення такого документу.

7.25. До здобуття Україною незалежності від Радянського Союзу в 1991 році правові тексти документів, які повинні були бути опубліковані в Офіційному журналі, були написані російською мовою, і частина з них ще не була перекладена на українську мову. Ці документи, що були ратифіковані після прийняття в 2004 році Закону України «Про міжнародні договори України», повинні бути опубліковані українською мовою після ратифікації. В результаті деякі оригінальні тексти документів ІМО написані російською мовою, а деякі інші опубліковані українською мовою.

7.26. Що стосується змін та доповнень до міжнародних договорів, то загальне тлумачення положень статей 14 та 19 Закону України «Про міжнародні договори України» № 1906-І від 29 червня 2004 року полягає в тому, що поправки до ратифікованих договорів безпосередньо набувають силу закону та набувають чинності в порядку, що встановлений в строки, які передбачені договором або іншим чином узгоджені між договірними сторонами. Хоча допоміжні правові положення відсутні, загальне застосування та розуміння у державі таких документів полягає в тому, що немає необхідності публікувати зміни та доповнення до міжнародних документів для надання їм правового статусу.

7.27. Для забезпечення необхідного здійснення та забезпечення дотримання міжнародних документів і забезпечення того, щоб правові тексти конвенцій і кодексів, змін та доповнень до них були доступні для судноплавної спільноти та громадськості, Департамент по реформі та функціонуванню морського і річкового транспорту МІУ здійснює моніторинг поправок, які набирають чинності на міжнародному рівні, і публікує тексти резолюцій ІМО за всіма поправками на своїй загальнодоступній веб-сторінці на двох офіційних мовах ІМО.

7.28. Відносно застосування правових актів та національного законодавства, то порушення законодавства тягне за собою дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність. Частина 21 статті 92 Конституції України, низка статей Кодексу торговельного мореплавства, Кодексу України «Про адміністративні правопорушення», Кримінального кодексу України, Закону України «Про морські порти України», Закону України «Про транспорт» та Закону України «Про охорону навколишнього середовища» передбачають правозастосовні положення. Органи влади можуть безпосередньо накладати адміністративні штрафи, а також покарання за більш серйозні порушення. Рішення суду потрібне у разі адміністративного, цивільного або кримінального позову (позбавлення волі і т. п.).

Записи та поліпшення

7.29. Порядок зберігання документів регулюється Законом України № 3814-XII від 24

грудня 1993 року «Про Національний архівний фонд та архівні установи», постановою Кабінету Міністрів України № 1004 від 8 серпня 2007 року «Про експертизу цінності документів», постановою Кабінету Міністрів України № 1242 від 30 листопада 2011 року «Про затвердження типових інструкцій з діловодства у центральних органах виконавчої влади, Раді міністрів Автономної Республіки Крим, місцевих органах виконавчої влади», Постановою Міністерства юстиції України № 578/5 від 12 квітня 2012 року «Про затвердження «Переліку типових документів, що створюються під час діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування, інших установ, підприємств та організацій, які визначають умови зберігання документів»», що була зареєстрована Міністерством юстиції України за № 571/20884 від 17 квітня 2012 року, та Постановою Міністерства юстиції України № 1000/5 від 18 червня 2015 року «Про затвердження Правил організації діловодства та архівного зберігання документів в органах державної влади, органах місцевого самоврядування, підприємствах, установах і організаціях», що була зареєстрована Міністерством юстиції України 22 червня 2015 року за № 736/27181.

7.30. У цих правових актах встановлюються види записів, вимоги до них, визначаються засоби контролю виявлення, зберігання, захисту, пошуку, терміни зберігання записів і розпорядження ними, порядок передачі записів і архівні установи. Кожна морська організація розробляє свої власні правила відповідно до вищезазначених правових актів з урахуванням конкретних вимог діяльності. Процес ведення обліку також описаний в Системі менеджменту якості (СМЯ) відповідних морських організацій.

7.31. Що стосується звітності перед організацією, то в квітні 2018 року МІУ затвердило перелік вимог до звітності та видало наказ для підпорядкованих підрозділів міністерства про подання звітності в глобальну інтегровану інформаційну систему судноплавства (ГІСІС). Деякі звіти були представлені та інформація була внесена в ГІСІС, проте існуючий механізм подання обов'язкових звітів у ІМО згідно із застосовними положеннями не був повністю функціональним. Обов'язки за поданням звітів були покладені на посадових осіб департаментів без систематичного нагляду. Отже, інформація, яка повинна спрямовуватися в ІМО або включатися у різні модулі ГІСІС, є неповною або не оновленою, включаючи, але не обмежуючись включеним, детальну інформацію та тексти угод для визнаних організацій (ВО) та повідомлення за додатком VI до МАРПОЛ. Крім того, в ІМО не було представлено ніяких доповідей, що містять тексти національних законів.

7.32. Незважаючи на наявність періодичних державних і внутрішніх (міністерського рівня) аудиторських систем для здійснення наглядових та контрольних функцій всіх державних органів та підпорядкованих їм органів МІУ, не було жодних доказів того, що існує розроблена або впроваджена офіційна методологія для постійного вдосконалення заходів, що вживаються для здійснення, забезпечення дотримання, контролю за дотриманням та загальної координації діяльності усіх відповідних органів з конкретних питань ІМО. Державна Рахункова палата перевіряла всі державні органи в основному з питань, що пов'язані з бюджетом, а також на предмет виконання ними своїх обов'язків. Однак результати ревізій з конкретного питання щодо здійснення документів ІМО відсутні. Ключові показники ефективності і детальні механізми оцінки ефективності діяльності Морської адміністрації були визначені як такі, що знаходяться в стадії розробки. В результаті цього ще не були готові позитивні докази для виявлення та усунення причин невідповідностей, пов'язаних з ІМО, з тим щоб запобігти їх повторенню.

7.33. Висновки

1. Держава не виконала всіх своїх зобов'язань щодо повідомлення інформації в ІМО відповідно до застосовних обов'язкових документів ІМО (наприклад, інформація про тексти законів, наказів, декретів та положень, деталі угод з ВО) (СОЛАС 1974, стаття III; MARPOL, стаття 11; LL 1966, стаття 26; STCW 1978, стаття IV; TONNAGE 1969, стаття 15; III Кодекс, пункт 9). Див. Форму А, FD-1

Коригуючі дії

Держава здійснюватиме наступні дії:

1. Розробка та впровадження механізму обов'язкової звітності перед ІМО, включаючи робочі інструкції, процедури та розподілення обов'язків щодо подання звітності;
2. Призначення підрозділу Морської адміністрації для забезпечення передачі в ІМО необхідної інформації та звітів, включаючи завантаження інформації в ГІСІС та її оновлення. Такий підрозділ візьме на себе координацію з відповідними органами та організацію періодичних міжвідомчих нарад для координації передачі в ІМО всіх обов'язкових звітів; а також
3. Визначення та передача в ІМО всієї обов'язкової інформації та доповідей.

Цільова дата завершення: 31 грудня 2019 року.

Корінна причина

Цьому висновку сприяли такі наступні фактори:

1. Відсутність документованих процедур для виявлення та задоволення вимог щодо передачі інформації та обов'язкових Звітів в ІМО;
2. Не були визначені завдання уповноважених посадових осіб і був відсутній контроль за виконанням обов'язків відповідних служб; а також
3. Відсутність координації між установами, що несуть відповідальність за подання звітів у ІМО.

Висновки

2. Держава не вжила жодних заходів для стимулювання культури, що забезпечує можливості для підвищення ефективності діяльності із забезпечення безпеки на морі та охорони навколишнього середовища, включаючи безперервні навчальні програми, механізми заохочення і стимулювання судноплавних компаній і моряків з метою підвищення безпеки і запобігання забруднення (III Кодекс, пункт 12.1; III Кодекс, пункт 12.3). Див. Форму А, FD-2

Коригуючі дії

Держава здійснюватиме наступні дії:

1. Розробка та впровадження документованих процедур в якості основи для постійних навчальних програм, що спрямовані на просування професії, які можуть включати 'програми обміну міжнародним досвідом, а також програми, що спрямовані на підвищення кваліфікації відповідного персоналу; а також
2. Створення механізму винагороди і стимулювання для судноплавних компаній і моряків з метою підвищення безпеки та охорони навколишнього середовища.

Цільова дата завершення: 1 березня 2020 року.

Корінна причина

Цьому висновку сприяли такі наступні фактори:

1. Нерозуміння положень III Кодексу, відсутність документованих процедур і кваліфікованого персоналу; а також

2. Відсутність відповідної національної програми/механізму для постійного підвищення ефективності діяльності щодо забезпечення безпеки на морі та охорони навколишнього середовища.

Висновки

3. Не було жодної загальної системи, механізму або документованої процедури для моніторингу та огляду заходів, які приймалися для здійснення і забезпечення дотримання обов'язкових документів ІМО, включаючи:

1. Ефективне застосування і належне дотримання національного законодавства у відповідних випадках, а також контроль за таким дотриманням;
2. Заходи, які необхідно вжити для виявлення та усунення причин недотримання національного законодавства; а також
3. Дії, що необхідні для усунення причин потенційних невідповідностей з метою запобігання їх виникнення

(III Код, пункт 11; III Код, пункт 13; III Код, пункт 14). Див. Форму А, FD-3.

Коригуючі дії

Держава розгляне і зміцнить існуючий механізм для постійного вдосконалення здійснення та забезпечення дотримання обов'язкових документів ІМО, а також введе періодичний моніторинг всіх суб'єктів, що залучені у виконання обов'язків і зобов'язань України як держави прапора, прибережної держави і держави порту. Новий механізм буде, зокрема, включати наступні заходи:

1. Аналіз та огляд чинного національного законодавства, директив, процедур та інструкцій та їх приведення у відповідність до обов'язкових документів ІМО, учасником яких є Україна;
2. Періодичний аналіз та оцінка ефективності здійснення обов'язкових документів ІМО з метою виявлення та усунення причин будь-яких невідповідностей;
3. Розробка та здійснення коригувальних заходів для усунення першопричини будь-яких виявлених і потенційних невідповідностей, а також здійснення заходів щодо запобігання їх повторення; а також
4. Скликання періодичних оцінювальних нарад між різними урядовими органами для перевірки ефективного здійснення обов'язкових документів ІМО з метою виявлення та усунення причин встановлених або потенційних невідповідностей.

Цільова дата завершення: 31 грудня 2020 року.

Корінна причина

Цьому висновку сприяли такі наступні фактори:

1. Недостатнє розуміння положень III Кодексу та відсутність культури та інструментів аналізу для виявлення та усунення причин невідповідностей; а також
2. Нестача культури постійного вдосконалення та відсутність критеріїв оцінки ефективності.

7.34. Зауваження (33)

1. Держава нещодавно розробила та прийняла план стратегічних напрямів, який не містить заходів, що могли б забезпечити виконання її зобов'язань та обов'язків у відповідності до обов'язкових документів ІМО, учасником яких вона є, а також не містить

методології моніторингу та оцінки того, що стратегія забезпечує ефективне здійснення та забезпечення дотримання чинних обов'язкових документів, як не містить механізму безперервного огляду та вдосконалення загальної організаційної діяльності і потенціалу України як держави прапора, порту та прибережної держави (пункт 3 Кодексу III). Див. Форму А, ОВ-1.

Коригуючі дії

Будуть реалізовані наступні дії:

1. Буде проведено огляд та оновлення прийнятих стратегічних напрямів відповідно до пункту 3 Кодексу III і буде створено механізм координації та співпраці між усіма зацікавленими суб'єктами, який визначатиме сферу охоплення та сферу відповідальності для досягнення загальних цілей; а також

2. Буде розроблено ефективний метод оцінки на найвищому рівні, за допомогою якого конкретний орган відповідатиме за нагляд і контроль за здійсненням стратегії. Цей метод буде розроблений відповідно до загальних цілей стратегії та буде включати необхідні ключові показники ефективності та критерії оцінки.

Цільова дата завершення: 31 грудня 2019 року.

Корінна причина

Було відзначено відсутність належного розуміння сфери охоплення та рівня вимог пункту 3 Кодексу III, а також відсутність постійного огляду прийнятих стратегічних напрямів діяльності щодо досягнення, підтримання і підвищення організаційної ефективності та потенціалу держави.

8. Діяльність держави прапора

8.1. Діяльність держави прапора відповідно до застосовних документів ІМО здійснювалася головним чином Міністерством інфраструктури України (МІУ) та Державною службою України з безпеки на транспорті (УКРТРАНСБЕЗПЕКА).

8.2. МІУ мало чотири основні підрозділи:

1. Відділ реформування та функціонування морського і річкового транспорту;
2. Відділ безпеки на транспорті та технічного регулювання;
3. Юридичний відділ; і
4. Відділ міжнародного співробітництва.

8.3. МІУ є головним директивним органом у галузі безпеки перевезень, торговельного мореплавства та навігаційного/гідрографічного забезпечення суден і несе відповідальність за прийняття всіх законів, правил, постанов і наказів, за здійснення всіх інших заходів, які необхідні для повного і всебічного застосування обов'язкових документів ІМО, а також виступає в якості регулюючого органу.

8.4. УКРТРАНСБЕЗПЕКА знаходиться в підпорядкуванні МІУ і є основним управлінням, що здійснює практичну реалізацію, держави прапора. Вона була заснована Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення «Про державну службу України з питань транспортної безпеки». Служба має відділ з безпеки на транспорті та розслідування дорожньо-транспортних пригод, департамент державного контролю, відділ міжнародних відносин і юридичний відділ. Її штаб-квартира знаходиться в Києві, а також

Службі підпорядковуються 24 регіональних відділення (п'ять з них займаються обов'язками держави прапора) по всій державі.

8.5. Інспекція з підготовки та сертифікації моряків (ІПСМ) при МІУ займається питаннями, що стосуються моряків і STCW.

8.6. Сектор (підрозділ) при УКРТРАНСБЕЗПЕКА займається розслідуванням аварій на морі та на внутрішньому водному транспорті.

8.6. Капітани портів України підпорядковуються Службі УКРТРАНСБЕЗПЕКА і несуть відповідальність за надання допомоги в розслідуваннях і статистиці втрат суден, видають свідоцтва і кваліфікаційні документи морякам, а також накладають адміністративні штрафи.

8.7. Державне підприємство класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» (РСУ) є ще одним державним органом при МІУ, який здійснює огляд і сертифікацію суден під українським прапором від імені Адміністрації. Згідно з Кодексом торговельного мореплавства України його функції визначені Постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 року № 814 «Про вдосконалення технічного, класового і навігаційного обстеження на морському та річковому транспорті».

8.8. Міністерство аграрної політики та продовольства через Державне агентство з рибальства відповідає за здійснення та забезпечення дотримання чинних документів ІМО щодо риболовних суден, включаючи проведення обстежень, інспекцій, делегування повноважень ВО і проведення розслідувань нещасних випадків виключно для цих типів суден.

Реалізація

8.9. Основним імплементаційним законодавством, що пов'язано з функціями держави прапора, є Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері комерційної діяльності», Кодекс торговельного мореплавства України та Закон України «Про транспорт». Існує велика кількість підзаконних актів, що обговорюють деталі реалізації. Найбільш важливою для цілей інспекції держави прапора є Наказ Міністерства транспорту № 545 «Правила здійснення нагляду за суднами в цілях забезпечення безпеки на морі».

8.10. Обов'язки розподіляються в МІУ і Службі УКРТРАНСБЕЗПЕКА відповідно до посадових інструкцій по всіх посадах. Було повністю встановлено чіткий поділ обов'язків і повноважень між цими двома органами. УКРТРАНСБЕЗПЕКА підпорядковується загальному нагляду, керівництву та контролю з боку МІУ, оскільки ця Служба виконує свої обов'язки по здійсненню та існують офіційні наглядові процедури і процеси, що встановлені та здійснюються МІУ.

8.11. Існує національне законодавство, що складається з великої кількості законів, кодексів, актів, декретів, розпоряджень, політик і процедур для здійснення обов'язків держави прапора. Законодавство охоплює всі технічні питання.

8.12. Розроблення, документування та надання керівних вказівок щодо вимог документів ІМО, які задовольнили Адміністрацію, не були належним чином встановлені, і ВО були уповноважені встановлювати їх тлумачення.

8.13. На момент проведення аудиту не було встановлено наявності ресурсів для забезпечення дотримання вимог документів ІМО шляхом незалежної ревізії та за допомогою програми інспекцій.

8.14. Судна, що ходять під прапором держави, були досить ефективно укомплектовані екіпажами із врахуванням принципів безпечного укомплектування екіпажів згідно з

керівними вказівками ІМО. Служба УКРТРАНСБЕЗПЕКА видала документ щодо мінімального безпечного складу екіпажу та ведення журналу безперервної реєстрації історії судна. Всі інші нормативні акти і документи були видані ВО.

8.15. У зв'язку зі звільненням українських суден від виконання низки вимог були застосовані положення «Інструкції про звільнення від вимог міжнародних конвенцій при сертифікації українських суден», що затвердженої Наказом № 43 Міністерства інфраструктури України.

8.16. Що стосується STCW 1978, то Україна включена в білий список ІМО і ввела в дію систему стандартів якості, як того вимагає положення I/8 STCW 1978 з внесеними до нього змінами та доповненнями. Наступна доповідь про незалежну оцінку має бути представлена ІМО до січня 2019 року.

8.17. Адміністрація визнає сертифікати, що видані сторонами, які значаться в білому списку STCW 1978, і має діючу процедуру видачі індосаментів у відповідності з положенням I/10 Конвенції, включаючи комп'ютеризовану базу даних для перевірки дійсності сертифікатів, що видані Україною.

Делегування повноважень

8.18. На підставі Наказу № 172-р від 6 березня 1996 року із змінами та доповненнями від 1 жовтня 2014 року «Про технічний нагляд за суднами, які мають право ходити під прапором України», Адміністрація делегувала всі обстеження і аудити визнаним організаціям ((Американське Бюро судноплавства (АБС); Бюро «Верітас» (БВ); і РСУ)). На момент проведення аудиту суден під українським прапором, що зареєстровані АБС або БВ, немає.

8.19. Незважаючи на те, що законодавство не було оновлено для включення в нього Кодексу ВО, було встановлено, що угоди між адміністрацією та ВО діють і відповідають вимогам Кодексу ВО. Разом з тим, у переліку деяких делегованих обов'язків були допущені упущення з точки зору повноти повноважень на видачу статутних свідоцтв згідно з Додатком І до договорів.

8.20. Програма нагляду була наділена законним статусом спеціальним Наказом № 196 від 28 березня 2018 року та Наказом № 148 від 30 березня 2018 року «Про програму нагляду для визнаних організацій» і «Склад групи», що відповідає за моніторинг ВО, відповідно. Оскільки ці договори були нещодавно підписані, Адміністрація не створювала і не брала участь у здійсненні програми нагляду відповідно до вимог Кодексу ІІІ.

8.21. Єдиний перелік інструкцій від 30 травня 2018 року був поширений Адміністрацією на три ВО, щоб надати їм чинне національне законодавство, включаючи вказівки для ВО щодо інформування Адміністрації у разі, якщо вони ідентифікують судно, що ходить під прапором України та не відповідає чинним вимогам.

Правозастосовні положення

8.22. В законодавстві, як докладно викладено у розділі «Загальні положення», є достатні правозастосовні положення щодо порушення національних і міжнародних вимог. Варіанти примусового виконання включають тюремне ув'язнення, яке застосовується судом. Грошові штрафи також були визначені у відповідному законодавстві, та вони безпосередньо застосовувалися державними екологічними інспекторами та капітанами портів, але рівні адміністративних штрафів зазвичай були занадто низькими, щоб бути стримуючим фактором (в середньому 4-5 доларів США за випадок). Затримання суден інспекторами УКРТРАНСБЕЗПЕКИ стало можливим на підставі наказу № 545. РСУ має право призупиняти та анулювати сертифікати моряків. УКРТРАНСБЕЗПЕКА дозволила своїм інспекторам проводити позапланові перевірки національних суден у міру необхідності. В результаті, що стосується забезпечення дотримання документів та

національного законодавства, використовуються існуючі достатні дисциплінарні, адміністративні, цивільні та кримінальні заходи. Широко застосовується накладання штрафів на судна та моряків за порушення, що пов'язані з забрудненням навколишнього середовища (близько 400 випадків адміністративних штрафів за останні два роки).

8.23. Відповідно до наказу № 545 була здійснена щорічна програма інспекцій держави прапора. Всі судна під українським прапором інспектувалися інспекторами УКРТРАНСБЕЗПЕКи не рідше одного разу на рік. Крім того, була введена додаткова система позапланової інспекції, і протягом 2017 року було перевірено десять суден. Контрольний список, який використовується для щорічних інспекцій, охоплював також деякі оперативні питання, хоча він не був повним і не охоплював всі інструменти ІМО та оперативні питання, такі як LL 1966, виконання вправ, навчання, ознайомлення, знання екіпажу та координація. Результати позапланових інспекцій також використовувалися для нагляду за ВО.

8.24. Адміністративні заходи щодо моряків, які є власниками свідоцтв про компетентність (СК) і документів, були здійснені безпосередньо ІПСМ від імені держави проти моряків, які вчинили недбалі або неправомірні дії під час роботи на борту суден, що ходять під прапором держави. Згідно з декількома положеннями Кодексу України «Про адміністративні правопорушення» та процедурами Міністерства транспорту № 672 від 28 серпня 2003 року, СК може бути скасований, призупинений чи відкликаний на певний строк. Було багато прикладів застосування адміністративних заходів проти моряків та судових розглядів справ моряків, останній зареєстрований випадок був у квітні 2018 року.

8.25. Людські ресурси адміністрації, зокрема компетентний персонал, були достатніми для забезпечення повного дотримання національного законодавства, що розроблено для надання допомоги у здійсненні та забезпечення дотримання вимог усіх конвенцій і протоколів з питань безпеки та запобігання забрудненню, учасником яких є держава. Такі ресурси включають персонал, що проводить розслідування та обстеження, а також відповідну підготовку і нагляд за діяльністю інспекторів і слідчих держави прапора.

8.26. Була розроблена та уведена в дію програма контролю та моніторингу для забезпечення збору статистичних даних з тим, щоб уможливити аналіз тенденцій розвитку флоту та виявлення проблемних ділянок.

Сюрвейєри держави прапора

8.27. В УКРТРАНСБЕЗПЕЦі працюють десять штатних сюрвейєрів, які є державними службовцями, а також здійснюють інспекції Державного контролю порту (ДКП) та виконують інші технічні функції в міру необхідності. Національні механізми, що стосуються критеріїв найму персоналу, який проводить обстеження, інспекції та аудити, сумісні з положеннями Кодексу III та процедурами ДКП ІМО. Необхідний початковий рівень кваліфікації був передбачений в пункті 1.9 Наказу № 545. Процес найму визначається правилами державної цивільної служби.

8.28. Правові механізми, що визначають обов'язки, повноваження і взаємовідносини сюрвейєрів, були розділені на різні законодавчі акти. Велика частина обов'язків була прописана в наказі № 545, а деякі повноваження – в Постанові Кабінету Міністрів № 103.

8.29. Співробітники УКРТРАНСБЕЗПЕКи ведуть облік свого персоналу, що уповноважені проводити обстеження держави прапора. Такі деталі, як професійна кваліфікація, досвід і навчання, були включені в їх особисті справи.

8.30. Адміністрація приступила до здійснення добре структурованої програми підготовки сюрвейєрів. Був укладений договір з Одеською морською академією на офіційну періодичну підготовку сюрвейєрів. Оскільки навчальна програма була нещодавно завершена, її здійснення не перевірялося. На момент проведення аудиту сюрвейєри мали сертифікати про професійну підготовку з раніше реалізованих програм і зовнішніх джерел

(Чорноморський Меморандум про взаєморозуміння по ДКП, Європейське агентство з безпеки на морі та ін.).

8.31. FS/ДКП видали інспекторам документи, що посвідчують особу співробітників, які вони повинні були мати при собі при виконанні своїх завдань.

Оцінка та критичний огляд

8.32. Оцінка та критичний огляд діяльності України в якості держави прапора покладені на УКРТРАНСБЕЗПЕКу Наказом № 904 від 20 листопада 2003 року зі змінами та доповненнями, що були внесені в 2016 році. Перша оцінка після реорганізації структури Адміністрації була проведена в лютому 2018 року з урахуванням даних, які були зібрані за останні два роки (2016 і 2017 роки). Були взяті до уваги звіти ДКП про затримання, результати інспекцій держави прапора, статистичні дані про нещасні випадки, загибель людей, відкликання суднових свідоцтв, виданих в рамках повноважень держави прапора, та звіти ВО про інспекції суден. Протокол оцінки був схвалений керівником УКРТРАНСБЕЗПЕКи, крім цього, були розроблені плани коригувальних дій.

Розслідування нещасних випадків на морі

8.33. Розслідування нещасних випадків підпадає під відповідальність УКРТРАНСБЕЗПЕКи. Державне агентство з рибальства України (ДАР) Міністерства аграрної політики та продовольства України (МАПП) також проводить розслідування нещасних випадків за участю риболовних суден. В УКРТРАНСБЕЗПЕці працюють 11 кваліфікованих слідчих з морським досвідом і знаннями, в той час як в ДАРі – п'ять.

8.34. Основні положення щодо проведення розслідувань аварій викладені у статті 16-3 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року та в Наказі міністра транспорту України № 516 від 29 травня 2006 року. Разом з тим було встановлено, що вимоги Кодексу розслідування нещасних випадків не були включені в національне законодавство.

8.35. УКРТРАНСБЕЗПЕКА, через своє «Управління з безпеки, розслідування аварій та подій» і підпорядкований цій Службі орган «Сектор безпеки та розслідувань на водному транспорті», використовує процедури та керівні вказівки щодо слідчих з нещасних випадків, керується елементами, що викладені в Кодексі розслідування нещасних випадків і у Резолюції А. 1075(28). Повідомляється, що Наказ № 516 знаходиться в стадії перегляду з метою його гармонізації з документами ІМО щодо розслідування нещасних випадків.

8.36. Всі слідчі УКРТРАНСБЕЗПЕКи пройшли підготовку в якості слідчих з нещасних випадків на морі та використовують процедури і керівні вказівки для слідчих нещасних випадків, керуючись елементами, що викладені в Кодексі розслідування нещасних випадків, а також у Резолюції А.1075(28). Деякі зі слідчих одночасно виконують обов'язки сюрвейсрів держави прапора.

8.37. Система, що викладена в Наказі міністра, а також практика УКРТРАНСБЕЗПЕКи, не забезпечували неупередженості та об'єктивності розслідувань, включаючи дублювання зусиль МАПП.

8.38. Висновки (ВВ)

1. Було встановлено, що не існує жодних конкретних вимог щодо поширення дії положень Глави V СОЛАС 1974 року та додатка I МАРПОЛ на риболовні судна, що мають право застосовувати прапор держави, незалежно від їх розміру та району плавання (СОЛАС 1974 року, правило V/1.4; МАРПОЛ, Додаток I, правило 2.1; МАРПОЛ, Додаток I, правило 14.3; МАРПОЛ, Додаток I, правило 14.4; МАРПОЛ, Додаток I, правило 14.6; III Кодекс, пункт 15.1). Див. Форму А, FD-4

Коригуючі дії

Держава має розробити та ввести в дію національне законодавство з тим, щоб покласти повноваження та обов'язки на призначений урядовий орган, який буде відповідати за ефективне здійснення та забезпечення дотримання вимог чинних обов'язкових документів ІМО, особливо щодо СОЛАС 1974, Глава V, і МАРПОЛ, Додаток I, які застосовуються до суден нижчих за конвенційні розміри, включаючи риболовні судна, що ходять під прапором держави. Крім того, будуть розроблені і впроваджені конкретні технічні вимоги, що застосовуються до суден, які здійснюють внутрішні рейси і не досягають конвенційних розмірів. Цільова дата завершення: 31 грудня 2020 року.

Корінна причина

Були відсутні конкретні вимоги, що впливають з обов'язкових положень СОЛАС 1974 і МАРПОЛ. Розподіл обов'язків між державними органами не було чітко визначено, що перешкоджало ефективному здійсненню заходів і забезпеченню дотримання вимог СОЛАС 1974 року і МАРПОЛ на борту всіх суден, включаючи рибальські судна, незалежно від їх розмірів.

Висновки

2. Адміністрація не створила ресурсів і процесів, за допомогою яких можна було б управляти програмою забезпечення безпеки і охорони навколишнього середовища, яка включає:

1. Адміністративні інструкції щодо ефективного здійснення обов'язкових документів ІМО, учасником яких є держава, і поправок до них. Ці документи включають вимоги щодо документування політики та інструкцій з випуску еквівалентів, альтернативні механізми та затвердження типів матеріалів і обладнання, а також розгляд тих вимог у відповідних обов'язкових документах ІМО, які залишені на розсуд Адміністрації; а також

2. Незалежну програму аудиту та інспекції, що охоплює орган, який видає необхідні сертифікати і документацію суднам, що мають право ходити під прапором держави, в цілях забезпечення дотримання вимог чинних міжнародних документів.

(III Кодекс, пункт 16.1; III Кодекс, пункт 16.2; III Кодекс, пункт 16.5.) Див. Форму А, FD-5.

Коригуючі дії

Адміністрація здійснюватиме наступні дії:

1. Створення ресурсів, процесів і процедур з метою адміністрування програми безпеки та охорони навколишнього середовища.

2. Здійснення та постійне оновлення програми аудитів та інспекцій незалежно від будь-яких адміністративних органів, що видають необхідні сертифікати і документацію суднам, які мають право ходити під державним прапором;

3. Розробка і здійснення політики і документованих процедур для затвердження типу матеріалів, обладнання та альтернативних конструкцій, включаючи видачу еквівалентів і сертифікатів про звільнення від деяких вимог; а також

4. Визначення та призначення спеціального підрозділу, якому буде доручено підтримувати схему виявлення та розгляду тих положень обов'язкових документів ІМО, які залишені на розсуд Адміністрації, шляхом випуску технічних циркулярів, керівних вказівок та тлумачень.

Цільова дата завершення: 31 грудня 2020 року.

Корінна причина

Нестача ресурсів, відсутність адміністративних інструкцій і недостатнє національне законодавство створюють труднощі в здійсненні програми забезпечення безпеки та охорони навколишнього середовища. Крім того, Адміністрація не задокументувала відповідну політику, керівні вказівки або затверджені тлумачення тих вимог обов'язкових документів ІМО, які були залишені на розсуд Адміністрації.

Висновки

3. Не було продемонстровано, яким чином Адміністрація визначила, що ВО володіють достатніми технічними, управлінськими та дослідницькими можливостями для виконання делегованих завдань. Крім того, Адміністрація не уповноважила дві з її ВО вимагати ремонту судна і відкликати свідоцтва у випадку, якщо судно буде визнано непридатним для виходу в море (SOLAS 1974, правило I / 6; SOLAS 1974, правило XI-1/1; MARPOL, Додаток I, правило 6; LL 1966, Додаток 1, правило 2; TONNAGE 1969, стаття 7 (2); Кодекс ВО, Частина 1, розділ 4.2; Кодекс ВО, Частина 2, розділ 8; III Кодекс, пункт 18.1; III Кодекс, пункт 18.3). Див. Форму А, FD-6.

Коригуючі дії

Адміністрація розроблятиме та здійснюватиме адміністративні інструкції та керівні принципи з відбору, оцінки, визнання, нагляду та контролю за ВО відповідно до застосовних обов'язкових документів та рекомендацій ІМО. Крім того, всім ВО будуть дані чіткі інструкції, в тому числі щодо необхідності ремонту суден та відкликання сертифікатів у разі, якщо судно, яке має право ходити під прапором держави, буде визнане непридатним для виходу в море. Цільова дата завершення: 31 грудня 2020 року.

Корінна причина

Відсутність чітких процедур і керівних принципів для перегляду договорів про ВО, включаючи ступінь їх повноважень. Крім того, до укладення угоди про делегування повноважень не існувало процедури або процесу оцінки ВО згідно з Кодексом ВО.

Висновки

4. Хоча в національних законах і підзаконних актах містяться положення про застосування вимог діючих обов'язкових документів ІМО, адміністративні покарання були визнані недостатньо суворими для того, щоб перешкоджати порушенням вимог суднами та окремими особами (III Кодекс, пункт 22.4; III Кодекс, пункт 22.5). Див. форму А, FD-7.

Коригуючі дії

Держава переглядатиме заходи покарання для забезпечення їх адекватності розміру збитку, який може бути заподіяний в результаті порушення міжнародних норм і стандартів. Все національне законодавство буде переглянуте та змінене відповідним чином. Цільова дата завершення: 31 грудня 2020 року.

Корінна причина

Парламент (Верховна Рада) встановив досить обмежені санкції і покарання для запобігання порушенням міжнародних норм і стандартів, які передбачені в обов'язкових документах ІМО.

Висновки

5. Адміністрація не повною мірою виконала положення Кодексу розслідування нещасних випадків. Відповідні положення були недостатніми і не оновлювалися. Нинішня система і структура розслідування нещасних випадків не забезпечує неупередженості та об'єктивності. Механізми співробітництва в розслідуваннях з іншими зацікавленими

державами були відсутні, а остаточні звіти про розслідування не були доступні громадськості (СОЛАС 1974, положення I / 21; СОЛАС 1974, положення XI-1/6; Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 6.2; Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 7.1; Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 7.2; Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 8.1; Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 10.1, Кодекс розслідування нещасних випадків, Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 11.1, Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 14.1, Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 14.2; Кодекс розслідування нещасних випадків, пункт 14.4; III Кодекс, пункт 38; III Кодекс, пункт 41). Див. Форму А, FD-8.

Коригуючі дії

Адміністрація здійснить наступні коригувальні дії:

1. Прийняття, перенесення та включення в українське законодавство обов'язкових положень Кодексу розслідування нещасних випадків (Резолюція MSC.255 (84)) і відповідних керівних принципів (Резолюція A.1075 (28)), включаючи схему для надання громадськості результатів розслідувань нещасних випадків на морі;

2. Розробити документовані процедур, що включають співпрацю з іншими державами прапора та/або порту при проведенні розслідувань нещасних випадків на морі; а також

3. Будуть створені необхідні умови для забезпечення неупередженості та об'єктивності під час організації та проведення розслідувань нещасних випадків. Будуть встановлені процедури обміну даними при розслідуваннях, що проводяться спільно з іншими зацікавленими державами, і у відповідних випадках буде організовано ознайомлення громадськості з результатами розслідувань.

Цільова дата завершення: 31 грудня 2020 року.

Корінна причина

Кодекс про розслідування нещасних випадків не був повністю включений у національне законодавство, і морська адміністрація не знала про вимогу надавати громадськості звіти про розслідування нещасних випадків. Крім того, держава не створила механізмів забезпечення неупередженості та об'єктивності розслідувань.

8.39. Спостереження

Жодних.

9. Діяльність прибережної держави

Реалізація

9.1. Діяльність прибережної держави відповідно до застосовних документів ІМО здійснюється головним чином Міністерством інфраструктури (МІУ) та Міністерством екології та природних ресурсів, а також їх асоційованими органами.

9.2. Управління з пошуку та рятування (ПРС) та аварійного зв'язку є морською пошуково-рятувальною службою (МПРС) при МІУ. МПРС відповідає за організаційно-технічне забезпечення функціонування та сталого розвитку національної системи морського УПР України; забезпечення функціонування державного морського рятувально-координаційного центру (МРКЦ) та морських рятувальних підцентрів (МРПЦ); організацію та проведення пошуково-рятувальних робіт у морському регіоні ПРС України; забезпечення функціонування та розвитку морських мобільних систем зв'язку і глобальної

морської системи попередження про лиха і забезпечення безпеки (ГМЗЛБ), а також прибережних радіостанцій ГМЗЛБ.

9.3. Український гідрометцентр (УкрГМЦ) збирає і обробляє метеорологічні дані.

9.4. Державна Гідрографічна служба України (ГГСУ) є державним органом з гідрографії та засобів допомоги судноплавству (ЗДС), що працює при МІУ. Вона також відповідає за видачу навігаційних попереджень і маршрутизацію суден.

9.5. Що стосується запобігання забрудненню портових вод, українське управління морських портів (УМПУ) є органом з імплементації та моніторингу.

9.6. У випадках забруднення навколишнього середовища Державна екологічна інспекція є головним правоохоронним органом.

Служба радіозв'язку

9.7. Згідно з Наказом Міністерства транспорту і зв'язку України № 514 від 29 травня 2006 року «Про затвердження Положення про гідрографічне забезпечення судноплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України» та Наказом Міністерства транспорту і зв'язку України № 420 від 9 липня 2001 року «Про призначення національного координатора навігаційних попереджень та затвердження його правил», ГГСУ оприлюднює навігаційні попередження та небезпеки для судноплавства через створену службу НАВТЕКС, яка є національним координатором навігаційних попереджень України, а також національним координатором НАВТЕКС.

9.8. МПРС здійснює аварійний зв'язок з суднами при виникненні аварійних ситуацій. Берегові радіостанції ГМЗЛБ є доступними в районах А1 і А2, але зона обслуговування цих станцій не охоплює всі територіальні води України. Оголошено про розгортання нових віддалених станцій ГМЗЛБ для районів А1 і А2.

9.9. Український центр радіочастот (УЦРЧ), створений відповідно до статті 16 Закону України «Про радіочастотний ресурс України», є органом, що підпорядкований Національній комісії з державного регулювання зв'язку та інформатизації, який є, зокрема, відповідальним за видачу ліцензій на радіостанції та реєстрацію радіочастот, позивних та ІМРС. УЦРЧ також відповідає за видачу посвідчень для ГМЗЛБ і надала їх у розпорядження МРКЦ Одеса.

Метеорологічні служби та попередження

9.10. Метеорологічне обслуговування здійснюється УкрГМЦ відповідно до Закону України № 443-XIV «Про гідрометеорологічну діяльність» від 23 березня 1999 року зі змінами та доповненнями від 18 січня 2018 року. Метеорологічна інформація та прогнози погоди, включаючи термінові повідомлення та метеорологічні попередження, постійно і послідовно надаються УкрГМЦ і транслюються національним координатором з навігаційного попередження (НКНП) ГГСУ, що заснований наказом № 420 міністра транспорту та зв'язку від 9 липня 2001 року. Метеорологічна інформація також розміщується на веб-сайті метеорологічного управління і щодня поширюється серед інших державних органів.

9.11. Інформація про безпеку на морі (ІБМ) і навігаційні попередження поширюються НКНП і транслюються на судна наявної берегової радіостанцією НАВТЕКС.

Пошуково-рятувальні служби (ПРС)

9.12. Район ПРС України займає 137000 квадратних кілометрів Чорного та Азовського морів. МПРС при МІУ відповідає за організаційно-технічне забезпечення функціонування і сталого розвитку національної системи ПРС; забезпечення функціонування МРКЦ та

ІМРС і проведення пошуково-рятувальних робіт у морському регіоні ПРС України. МРКЦ знаходиться в Одесі, в той час як ІМРС – в Бердянську.

9.13. Постановою Кабінету Міністрів України № 830 від 16 листопада 2016 року було створено Координаційний комітет з морського пошуку і рятування України. МІУ забезпечує діяльність цього Комітету, а його міністр виступає в якості національного координатора ПРС. Практична реалізація функцій ПРС здійснюється МПРС при МІУ. МПРС була створена згідно з постановою Кабінету Міністрів України № 1069 від 20 жовтня 2011 року «Про забезпечення функціонування єдиної морської пошуково-рятувальної системи».

9.14. Іншими законодавчими актами, що стосуються ПРС, є постанова Кабінету Міністрів України № 158 «Про відновлення єдиної морської пошуково-рятувальної системи»; Постанова Кабінету Міністрів України № 1090 від 28 листопада 2012 року «Про затвердження порядку перетину державного кордону при проведенні морських пошуково-рятувальних робіт»; Постанова Кабінету Міністрів України № 1069 від 20 жовтня 2011 року «Про забезпечення функціонування єдиної морської пошуково-рятувальної системи» та Постанова Кабінету Міністрів України № 178 до 5 березня 2009 року «Про підвищення ефективності функціонування Морської пошуково-рятувальної системи». Оскільки ці національні вимоги в Україні охоплюють широкі питання про ПРС, на даний момент немає необхідності в окремому Національному плані ПРС. Оголошено, що йде оновлення відповідного законодавства, і після цього буде затверджено Національний план ПРС.

9.15. МПРС має 296 співробітників, включаючи адміністративний персонал, що складається з 81 людини і оперативний персонал з 215 осіб. Служба використовує свій власний флот суден для надання послуг ПРС, а також може використовувати інші джерела, такі як Державна прикордонна охорона, військово-морські сили, Військово-Повітряні Сили, по мірі необхідності. В ході аудиту директор МПРС заявив, що МПРС може отримати вигоду з подальшого зміцнення своїх активів ПРС сучасними кораблями і вертольотами. Створена та функціонує система підготовки кадрів.

9.16. Плани співпраці ПРС між службами ПРС і пасажирськими суднами здійснюються відповідно до Правил V/7.3 СОЛАС і ІМО MSC/Circ. 1079; МРКЦ Одеса підписує плани співпраці і проводить навчання персоналу.

9.17. Що стосується регіонального співробітництва з ПРС, то з 1998 року діє «Загальна чорноморська угода» з шістьма прибережними країнами (угода про співпрацю в галузі морських пошуково-рятувальних служб між прибережними державами Чорного моря, 1998 рік (Анкарська угода, 1998 рік)). Щодо випадків, коли COSPAS-SARSAT SAR оголошує загальну тривогу, існує угода з турецьким МСС, і вони передають оповіщення про тривогу в Одеський МРКЦ для регіону ПРС України.

9.18. МПРС утримує службу, що кваліфікована ISO (Інтегрована система управління); після кожної операції проводяться внутрішні опитування її учасників з метою оцінки і поліпшення продуктивності функціонування служби зі складанням протоколів рішень. Щодо зовнішнього нагляду, МПРС щорічно звітує про свою діяльність перед координаційним комітетом ПРС для оцінки її роботи та прийняття відповідного рішення. Крім того, МПРС кожні шість місяців надає міністру внутрішніх справ звіти про виконання Стратегічного плану розвитку.

Гідрографічна служба

9.19. Відповідно до чинного законодавства ГСУ надає гідрографічні послуги МІУ. Гідрографічний підрозділ несе відповідальність за забезпечення проведення гідрографічних зйомок, що включає підготовку та публікацію паперових та електронних навігаційних карт (ЕНК), таблиць припливів і відпливів, спеціальних публікацій для каталогізації їх морями, виробництва та оновлення.

9.20. Річний звіт ДЕРЖГІДРОГРАФІї перед Міжнародної гідрографічної організацією (МГО), поданий Україною 24 квітня 2018 року, показує, що Гідрографічна група ДГСУ опублікувала 177 паперових карт, 129 паперових карт по внутрішнім водним шляхам, 15 опублікованих міжнародних карт, 239 карт у форматі ENC, 102 комірки для ENC та 181 карту у форматі ENC для внутрішніх водних шляхів. Навігаційні карти постійно оновлюються.

9.21. ДГСУ проводить планові гідрографічні дослідження та має достатню кількість гідрографів і експлуатує судна, що оснащені новою багатопроменевою системою ехолотування.

9.22. Гідрографічна служба веде облік статистичних даних та періодично оцінює і аналізує свої показники.

Маршрутизація суден, системи суднової звітності та служби руху суден

9.23. Україна використовує обов'язкові системи маршрутизації суден з системами суднової звітності, що прийняті ІМО та охоплені СДС. Системи маршрутизації були створені ДГСУ, а їх моніторинг та забезпечення дотримання застосовних правил ІМО здійснювалися операторами СДС УМПУ.

9.24. Україна, як і раніше, потребує перегляду обов'язкових систем маршрутизації суден відповідно до критеріїв і керівних принципів, що розроблені ІМО.

9.25. Філія УМПУ «Дельта-лоцман» забезпечує керування та утримує потужний актив СДС, що складається з десяти центрів СДС і п'яти радіолокаційних станцій дистанційного управління, що знаходяться у чотирьох регіонах держави. СДС були укомплектовані кваліфікованими операторами, які пройшли навчання і отримали сертифікати відповідно до рекомендацій IALA (Міжнародної асоціації маячних служб - МАМС) з періодичною перевіркою та оцінкою їх знань.

Служба допомоги навігації (ДН)

9.26. Згідно з наказом Міністерства транспорту і зв'язку України № 514 «Про затвердження Положення про навігаційну та гідрографічну допомогу забезпеченню безпеки судноплавства у внутрішніх водах, територіальних водах та виключній економічній зоні України» від 29 травня 2006 року на ДГСУ була покладена відповідальність за створення та утримання ЗДС у морських та прибережних районах, включаючи підхідні канали.

9.27. Схеми розгортання ЗДС узгоджені з начальниками портів і засновані на рекомендаціях МАМС.

9.28. Місцезнаходження доступних ЗДС опублікований в «Українському списку маяків Чорного та Азовського морів», який регулярно оновлюється та повідомляється морякам. Створена система моніторингу прибережних і плавучих станцій ЗДС. Деякі з них контролюються за допомогою електронних систем дистанційного управління. Перевірка роботи і позиціонування ЗДС доповнюється інформацією, яка надається головними управліннями порту, лоцманами, кораблями та суднами, що належать ДГСУ.

9.29. Програма технічного обслуговування ЗДС здійснюється за рахунок ресурсів ДГСУ. Контрактні послуги для задоволення основних потреб в технічному обслуговуванні можуть бути отримані шляхом державних закупівель.

Ліквідація розливів нафти

9.30. Національна система реагування на розливи нафти була розроблена Кабінетом Міністрів України в рамках «Єдиної державної системи цивільного захисту України». Мета

полягає у забезпеченні готовності до надзвичайних ситуацій у разі розливів нафти та інших забруднюючих речовин на державному, регіональному та місцевому рівнях.

9.31. Первісне управління таким реагуванням здійснюється МІУ, яке, у разі виникнення надзвичайної ситуації, що викликана розливами нафти та інших забруднюючих речовин, призначає відповідних посадових осіб і створює надзвичайний штаб для вирішення цієї ситуації. До складу цього відомства з надзвичайних ситуацій входять уповноважені представники Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Міністерства екології та природних ресурсів України, Міністерства оборони України, Міністерства закордонних справ України, Державної прикордонної служби України та інших зацікавлених органів по мірі необхідності.

9.32. Управління стадією готовності у разі виникнення надзвичайної ситуації на місцевому рівні та в разі забруднення нафтою або іншими забруднюючими речовинами портових водних територій, здійснюється УМПУ. Портові плани на випадок аварійної ситуації складаються всіма портовими операторами. Відповідні матеріальні ресурси та очисне обладнання мають знаходитися в наявності у портових операторів.

9.33. Існують також плани надзвичайних ситуацій регіонального рівня, а для розливів на державному рівні існує також план готовності до надзвичайних ситуацій державного рівня, що затверджений Постановою Кабінету Міністрів України № 223 від 14 березня 2018 року. Існує фонд, що поповнюється з державного бюджету, для отримання зовнішньої допомоги, експертних знань, обладнання та хімічних речовин по мірі необхідності.

9.34. Співпраця органів влади, що приймають участь в операціях, забезпечується «Планом співпраці державних органів та засобів, що задіяні у забезпеченні готовності до надзвичайних ситуацій державного рівня на водних об'єктах», який був затверджений постановою Кабінету Міністрів України № 1612 від 26 жовтня 2000 року.

9.35. Чорноморський план з надзвичайних ситуацій, що додається до «Протоколу про співробітництво у боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних ситуаціях», є окремим додатком до «Плану забезпечення готовності до надзвичайних ситуацій» Міністерства інфраструктури України.

9.36. З метою підвищення практичної ефективності заходів, програми практичної підготовки та навчання для особового складу здійснюються на регулярній основі.

Правозастосування

9.37. Відповідне законодавство передбачає кілька варіантів забезпечення правопорядку та покарань, доступних різним органам, які займаються виконанням обов'язків прибережних держав. Вони включають цивільно-правові санкції, адміністративні штрафи і кримінальні покарання, включаючи позбавлення волі осіб, інспектування та затримання суден.

9.38. У справах про забруднення головним органом виконавчої влади відповідно до Водного кодексу України, Кодексу торговельного мореплавства, Кодексу про адміністративні правопорушення та Кримінального кодексу України є Державна екологічна інспекція. Кримінальне провадження розслідується правоохоронними органами за матеріалами Державної екологічної інспекції. До інших відповідних законодавчих актів належать Закон України «Про охорону навколишнього середовища України», Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України». Крім того, діє ряд підзаконних актів.

9.39. Якщо забруднення відбувається в територіальних водах України, в тому числі в портових водах, 92 державні екологічні інспектори несуть відповідальність за виявлення забруднювачів і накладення адміністративного штрафу. Всі інші органи зобов'язані звітувати і співпрацювати з державними екологічними інспекторами. Після огляду, відбору

проб, аналізу, обстеження судна та виявлення джерела забруднення вживаються необхідні заходи щодо забезпечення дотримання законодавства. За останні два роки екологічними інспекторами було проведено 155 перевірок з накладенням великої кількості штрафів за забруднення навколишнього середовища. Посадові особи портового державного контролю УКРТРАНСБЕЗПЕКи також мають право досліджувати забруднення, і якщо встановлюється, що судно порушило вимоги МАРПОЛу, можуть бути вжиті необхідні заходи.

9.40. Що стосується запобігання забрудненню портових вод, то АМПУ є органом по здійсненню та моніторингу, як зазначено в його технічній документації. Діяльність АМПУ по запобіганню забруднення включає обов'язкове розгортання бонових загороджень (мається десять тисяч метрів нафтових бонових загороджень) під час вантажних операцій з рідкими вантажами (сира нафта, нафтопродукти, соняшникова і тропічна олія); несення вахти на спеціалізованих судах під час вантажних операцій з нафтопродуктами; безперервний моніторинг дотримання екологічних вимог при бункеруванні; навчання співробітників свого портового флоту; а також планові перевірки акваторії порту і очищення плавучого сміття своїм спеціалізованим морським флотом.

9.41. Щодо регулярного екологічного патрулювання з метою запобігання забрудненню територіальних вод, основну відповідальність за нього несуть Державна екологічна інспекція, Державна прикордонна служба (берегова охорона) при Міністерстві внутрішніх справ та Український центр екології моря при Міністерстві екології та природних ресурсів. Всі інші державні, комерційні та рибальські судна (а також інші суб'єкти) зобов'язані повідомляти владі про виявлення забруднення.

Оцінка та критичний огляд

9.42. Є дані про системи огляду і оцінки обов'язків прибережних держав, як пояснюється у відповідних пунктах. Відповідні органи колективно, періодично і офіційно оцінювали свою діяльність щодо здійснення своїх прав і виконання своїх зобов'язань в якості органів прибережної держави.

9.43. Висновки (ВВ)

1. Морська адміністрація не створила механізму для проведення огляду та оцінку своїх систем маршрутизації суден на підходах до Одеси відповідно до керівних принципів і критеріїв, що розроблені резолюцією А.572 (14) з внесеними до неї змінами та доповненнями (СОЛАС 1974, Правило V/10; III Кодекс, пункт 49). Див. Форму А, FD-9.

Коригуючі дії

Морська Адміністрація створить і введе в дію механізм критичного огляду та оцінки ефективності існуючих систем маршрутизації суден відповідно до керівних принципів і критеріїв, визначених у резолюції А. 572 (14) з внесеними до неї змінами та доповненнями. Цільова дата завершення: 30 червня 2019 року.

Корінна причина

Відсутня оцінка ефективності функціонування систем маршрутизації суден, і держава не включила в національне законодавство положення Резолюції А. 572 (14) з внесеними до неї змінами та доповненнями.

9.44. Зауваження

Немає.

10. Діяльність держави порту

Державний контроль порту (ДКП)

10.1. В Україні є 13 портів, які відкриті для міжнародних морських перевезень. Діяльність держави порту була розділена між рядом державних установ, в тому числі між Міністерством інфраструктури (МІУ), Міністерством екології та природних ресурсів (МЕПР), Управлінням морських портів України (УМПУ) та Державною службою України з безпеки на транспорті (УМПУ). Капітани портів працюють під керівництвом УКРТРАНСБЕЗПЕКИ.

10.2. Україна є членом Чорноморського меморандуму про взаєморозуміння щодо ДКП і національної органом, відповідальним за виконання цієї регіональної угоди оголошено УКРТРАНСБЕЗПЕКА. Існують і інші органи (УМПУ, капітани портів та державні екологічні інспектори), які здійснюють інспекції суден, але фактичні інспекції ДКП проводяться десятима інспекторами УКРТРАНСБЕЗПЕКИ в різних портах по всьому узбережжю. Посадові інструкції інспекторів УКРТРАНСБЕЗПЕКИ включали проведення інспекцій суден ДКП та FS. Повноваження щодо проведення перевірок ДКП чітко прописані в законодавстві.

10.3. Існує достатнє правове забезпечення, що пов'язано з інспекціями ДКП. До найбільш актуальних законодавчих актів, що містять довідкові положення, які відносяться до ДКП, належать: Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України «Про транспорт» та постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про державну службу України з безпеки на транспорті». Детальні положення про ДКП закріплені в Наказі Мінтрансу «Правила здійснення нагляду за суднами з метою забезпечення безпеки на морі» № 545. Національні правила, політика та процедури ДКП, форми документації, ведення обліку, обов'язки інспекторів та посилання на керівництво (ІМО та Чорноморський меморандум про взаєморозуміння щодо ДКП) включені до цього Наказу. Таким чином, правова структура ДКП була повністю створена. Аналогічним чином, УКРТРАНСБЕЗПЕКА здійснювала нагляд за інспекціями ДКП у відділеннях на місцях із застосуванням належних письмових правил або процедур.

10.4. Принципи ДКП, такі як «відсутність більш сприятливого обходження», «критерії утримання під вартою», «оскарження (апеляції) та критичний перегляд справ», а також «етичні правила для посадових осіб ДКП», дотримувалися офіційно і широко висвітлювалися у відповідному законодавстві. Процедури оскарження і перегляду справ є чіткими та послідовно застосовуються.

10.5. УКРТРАНСБЕЗПЕКА найняла десять штатних офіцерів ДКП, які також проводять інспекції держави прапора в міру необхідності. Число співробітників, що призначені на ці посади, було визнано достатнім на даний момент, але було оголошено, що найближчим часом планується набрати ще більше офіцерів ДКП. Необхідна експертиза для прийому на роботу передбачена в Законі України «Про державну службу», (загальні вимоги до того, щоб стати державними службовцями) та Наказі № 545, пункт 1.9 якого роз'яснює критерії прийому на роботу, що відповідає III Кодексу і процедурам для ДКП. Посадові особи ДКП належним чином кваліфіковані і навчені, як описано в розділі про скорвейерів держави прапора. Додаткову підготовку можна отримати з існуючих джерел БСМ Україна та Європейського агентства з безпеки на морі. Для всіх державних службовців діють чітко прописані антикорупційні закони. УКРТРАНСБЕЗПЕКА видала посвідчення особи своїм офіцерам ДКП.

10.6. Що стосується кількості інспекцій ДКП, то Україна виконала і перевищила контрольні показники регіонального Меморандуму про взаєморозуміння. Також зазначається, що за останній рік також підвищилася якість перевірок. Кількість справ зі скаргами зменшується (в 2017 році надійшли три скарги), а частка затримань суден збільшилася приблизно до 4% з 0,5% у 2016 році. Штаб-квартира УКРТРАНСБЕЗПЕКИ здійснює пильне спостереження за роботою відділень ДКП.

10.7. Існує офіційно прийнята і впроваджена система оцінки і підвищення ефективності роботи, яка використовується в МІУ і УКРТРАНСБЕЗПЕКА. Система включає в себе аудит, періодичні наради, оцінку статистичних даних і виявлення потреб. Вона не створена спеціально для ДКП, але охоплює всі функції УКРТРАНСБЕЗПЕКИ.

Приймальне обладнання

10.8. Держава є учасником МАРПОЛ. Під час проведення аудиту у всіх портах держави були приймальні споруди, отже вимоги всіх додатків МАРПОЛ були виконані. За здійснення відповідав відділ охорони навколишнього середовища штаб-квартири і філій АМПУ в 11 портах.

10.9. Правова база забезпечується Водним кодексом України; Законом України «Про морські порти України»; Законом України «Про охорону навколишнього середовища»; Законом України «Про відходи»; «Правилами охорони внутрішніх вод і територіального моря від забруднення», що затверджені Постановою Кабінету Міністрів України № 269 від 29 лютого 1996 року; «Порядком надання послуг з попередження та ліквідації забруднення морських портів України», який затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України № 631 від 21 серпня 2013 року; «Правилами реєстрації операцій з небезпечними речовинами на судах, морських бурових установках і в портах України», що затверджені Наказом Міністерства транспорту України № 205 від 10 квітня 2001 року, а також «Порядком справляння зборів і ставок портових зборів», який затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України № 316 від 27 травня 2013 року.

10.10. АМПУ володіє і експлуатує десять автотранспортних засобів і 11 спеціалізованих суден для збору судових відходів. При необхідності можуть також використовуватися приватні колектори, які ліцензовані екологічними органами.

10.11. Для створення зведеного посібника для портового приймального пристрою МЕРС.1/Circ.834/Rev.1 у морських портах України було оновлено «Типовий план управління судовими відходами та залишками вантажів у морських портах України». Згідно зі статтею 17.к Закону України «Про відходи» плани розпорядження відходами були затверджені для всіх портів місцевими відділеннями АМПУ.

10.12. В модулі портових приймальних пристроїв Глобальної Системи Інтегрованої Інформації з Судноплавства має бути розмежування трьох різних видів портових приймальних пристроїв, щодо яких існують передбачувані розбіжності, які очікують розгляду з 2008 і 2013 років. Відповіді від відповідних органів були представлені нещодавно в 2018 році. Модуль портових приймальних пристроїв в Глобальній Системі Інтегрованої Інформації з Судноплавства був належним чином заповнений відповідною інформацією протягом тижня проведення аудиту.

Реєстр постачальників рідкого палива

10.13. Згідно з Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 164-р від 4 березня 2015 року, Міністерство інфраструктури України призначено виконавцем щодо впровадження реєстру постачальників рідкого палива. Згідно з Наказом Міністерства інфраструктури України № 26 від 16 лютого 2018 року, відповідальність за впровадження та ведення реєстру постачальників нафти покладено на АМПУ.

10.14. Відповідно до Положення 18 Додатка VI МАРПОЛ АМПУ розробило Інструкцію «Про управління Реєстром постачальників рідкого палива в морських портах України», яка була затверджена Наказом АМПУ № 31 від 15 Травня 2018 року, та встановила порядок ведення такого реєстру та його публікацію на офіційному сайті АМПУ. В даний час зареєстровано та опубліковано чотири постачальника. Відповідно до цієї ж Інструкції місцеві постачальники повинні надавати бункерні накладні та зразки палива та зберігати копії бункерних накладних.

10.15. Судновий журнал, що згадується у положенні 14.6 Додатка VI до МАРПОЛ, пропонується регістром судноплавства України від імені Адміністрації.

Навантаження небезпечних вантажів і зерна

10.16. Перевезення небезпечних вантажів регулюється Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів». Пункт 14 вказаного Закону передбачає функції МІУ щодо перевезення небезпечних вантажів. МІУ та УКРТРАНСБЕЗПЕКА є двома призначеними компетентними органами, детальна інформація про які була доведена до відома ІМО. Положення українського законодавства вимагають, щоб всі особи, які беруть участь у операціях з небезпечними вантажами, були належним чином навчені і сертифіковані щодо обсягу своїх обов'язків. Це здійснюється відповідно до вимог щодо професійної підготовки Міжнародного Кодексу ММНВ, що закріплений в національному законодавстві Постановою Кабінету Міністрів № 1285 від жовтня 2007 року. Вимоги до навчання і сертифікації поширюються на співробітників ОПОЗ (Організація підтримки охорони здоров'я) та УКРТРАНСБЕЗПЕКИ, що інспектують порти.

10.17. Нагляд за обробкою небезпечних вантажів в портах здійснюється спільно офісами капітанів портів і УКРТРАНСБЕЗПЕКОю. Остання оплачує заплановане і оголошене відвідування портів (включаючи зони обробки НВ) один раз на рік на основі спеціального замовлення. У разі виявлення недоліків складається і виконується план їх виправлення (з можливістю подальшого відвідування). Співробітники ОПОЗ відвідують портові споруди один раз в місяць. Сфера їх перевірки обмежується готовністю до реагування на надзвичайні ситуації і підготовкою портового персоналу.

10.18. Зберігання небезпечних вантажів на контейнерному терміналі порту «Южний» організовано в спеціально відведений, контрольованій зоні з системою локалізації витоків і наданим обладнанням. Процедури забезпечення безпеки були встановлені і формалізовані. При реагуванні на надзвичайні ситуації персонал терміналу підтримується професійними аварійними службами, що працюють за контрактом.

Правозастосовні положення

10.19. Що стосується обов'язків держави порту, то у відповідному законодавстві знаходяться докладні положення про покарання, що роз'яснюються в загальному розділі та перевіряються на численних прикладах широкого застосування. На практиці, суми адміністративних штрафів були дуже низькими. Відповідним відомствам були надані прямі повноваження щодо застосування штрафів.

Оцінка та критичний огляд

10.20. У відповідних пунктах наводяться дані про системи огляду та оцінки зобов'язань держав порту. Відповідні влади колективно, періодично і офіційно оцінювали свою діяльність у плані здійснення своїх прав і виконання своїх зобов'язань в якості прибережної держави.

10.21. Висновок

Немає.

10.22. Зауваження

Немає.

11. Коментарі

11.1. З метою забезпечення послідовного огляду діяльності кожної держави-члена, яка підпадає під дію III Кодексу, були перевірені всі позиції з індексу перевірки, який повністю відповідає вимогам III Кодексу, і результати представлені в Додатку 2 до цього звіту.

Інші напрямки позитивного розвитку

1. Міністерство інфраструктури акредитувало навчальний центр СДС при Українському державному портовому управлінні та затвердило проведене навчання відповідно до резолюції ІМО А. 857 (20) та керівних принципів МАМС № 1014.

2. Майже у всіх органах по здійсненню діяльності держави прапора, прибережної держави та держави порту були створені системи управління якістю та впроваджені методи безпечного управління.

Напрямки подальшого розвитку

11.3. До напрямків подальшого розвитку відносяться:

1. Державі слід розглянути питання щодо розробки ефективної та інтерактивної платформи для поліпшення координації діяльності і взаємодії між державними органами, які беруть участь у здійсненні та забезпеченні дотримання відповідних обов'язкових документів ІМО.

2. Адміністрація повинна уникати застосування міжнародних документів, учасником яких держава не є (LL Протокол 1988 року), у своїх керівних вказівках щодо обстеження та звітів про інспекції суден.

3. Адміністрації слід розробити і здійснити програму моніторингу та подальшого супроводу щодо нових змін та доповнень до документів ІМО, включаючи призначення персоналу з належним досвідом для виконання відповідних завдань, а також

4. Для забезпечення того, щоб виконання їх завдань і обов'язків відповідало міжнародним документам і керівним принципам, слід розробити спеціальні директиви, складати контрольні списки і пам'ятні записки для інспекторів держав прапора, відділень ДКП, слідчих, що розслідують морські аварії, та допоміжного персоналу.

5. Адміністрації рекомендується оновити і розширити накази і резолюції, що містять докладні обов'язки, зобов'язання, повноваження і взаємні відносини сюрвейерів держави прапора.

6. Адміністрації рекомендується періодично відповідно оновлювати перелік сертифікатів і документів, які делегуються ВО для видачі/затвердження та підписання додаткових угод з її ВО.

7. Адміністрації рекомендується розширити сферу застосування результатів позапланових обстежень для здійснення нагляду за своїми ВО. Інспектори у відділеннях на місцях повинні бути належним чином повідомлені про те, що результати їх інспекцій будуть використовуватися ВО в якості додаткових ІНСПЕКЦІЙ.

8. Морська адміністрація повинна перевіряти документообіг на предмет порушень з боку МППЗСМ і СДС щодо суден, які покидають порт, на основі рекомендованої ІМО Резолюції А. 432 (XI) і чітко визначати межі відповідальності між органами-учасниками. (СДС – АМПУ – капітани портів – УКРТРАНСБЕЗПЕКА – Міністерство інфраструктури).

Переклад з англійської мови на українську мову вірний та відповідає оригіналу.

Перекладач Колядинцева Н. О.

Начальник Бюро перекладів Одеської регіональної торгово-промислової палати

Французанова І. М.