

**ПРИЛОЖЕНИЕ II: ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ**

**Региональная программа действий 2006**

**Развитие управления морской безопасностью,  
защитой от терроризма, предотвращение  
загрязнения с судов  
для Черного и Каспийского морей**

Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина

## ПРИЛОЖЕНИЕ II: ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

### Оглавление

1. Предварительная информация	3
1.1 Страны-бенефициарии	3
1.2 Орган власти, который подписывает контракт	3
1.3 Предыстория	3
1.4 Текущее положение дел в странах-бенефициариях	4
1.5 Программы, связанные с проектом, и другие донорские мероприятия	8
2. Цели контракта и ожидаемые результаты	11
2.1 Общая цель	11
2.2 Конкретные цели	11
2.3 Результаты, которые должны быть достигнуты	11
3. Допущения и риски	12
3.1 Допущения, предшествовавшие вмешательству со стороны проекта	12
3.2 Риски	13
4. Объем работ	14
4.1 Описание проекта	14
4.1.1 Географический регион проекта	15
4.1.2 Целевые группы	16
4.2 Конкретные меры	15
4.3 Руководство проектом	22
4.3.1 Ответственный орган	22
4.3.2 Структура руководства	22
5. Логистика и сроки	23
5.1 Место	23
5.2 Дата начала и период выполнения	23
6. Требования	23
6.1 Персонал	23
6.1.1 Ключевые эксперты и краткосрочные эксперты	23
6.1.2 Другие эксперты	25
6.1.3 Вспомогательный персонал и финансовое обеспечение	26
6.2. Офисное помещение	26
6.3 Помощь со стороны Консультанта	26
6.4 Оборудование	26
6.5 Непредвиденные расходы	27
6.6 Проверка расходов	27
7. Отчеты	28
7.1 Требования к отчетам	28
7.2 Подача и утверждение отчетов о ходе выполнения проекта	28
8. Мониторинг и оценка	29
8.1 Определение индикаторов	29
8.2 Особые требования	30

## **1. Предварительная информация**

### **1.1 Страны-бенефициарии**

Странами-бенефициариями являются Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина. Болгария, Румыния и Турция должны участвовать в таких работах по проекту как рабочие совещания и семинары.

### **1.2 Орган власти, который подписывает контракт**

Органом власти, который подписывает контракт, будет Офис по сотрудничеству ЮропЭйд Европейской Комиссии в Брюсселе.

### **1.3 Предыстория**

Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) включает в себя морские связи на Каспийском и Черном морях, объединяющие с одной стороны, соответственно, Казахстан и Туркменистан на восточном побережье Каспийского моря и Азербайджан на западном, а с другой стороны связывающие Грузию на восточном берегу Черного моря с Украиной, Румынией и Болгарией, а также с Турцией. В то время, как черноморские страны имеют доступ в открытые моря через турецкие проливы, Каспийское море связано с остальным миром через сеть российских внутренних водных путей. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации позволяет проход судов под нероссийскими флагами, (включая суда стран СНГ) только при наличии специального разрешения. Однако, внутри Каспия осуществляются интенсивные грузовые и пассажирские перевозки, которые должны до необходимой степени соблюдать международные требования к безопасности судоходства и защите от терроризма.

В рамках «Бакинской инициативы»<sup>1</sup> ТРАСЕКА Европейская Комиссия 24 апреля 2008 г. организовала в Одессе, Украина, первую встречу рабочей группы по морской безопасности с участием представителей стран Черного и Каспийского морей. На встрече присутствовали морские эксперты из Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Турции, Туркменистана, Украины и Узбекистана, а также представители Постоянного Секретариата и Национальных Секретариатов ТРАСЕКА. Рабочая группа припомнила выводы, сделанные Группой высокого уровня по расширению основных трансъевропейских транспортных осей в соседние страны региона, а также стратегические цели ТРАСЕКА и проистекающий из него утвержденный План Действий, в частности то, что относится к морской безопасности, а конкретно своевременное и полное внедрение соответствующих Конвенций Всемирной Морской Организации (ИМО) и Международной Организации Труда (ILO), и сближение различных региональных практик и процедур Государственного Контроля в Портах на самом высоком уровне их

---

<sup>1</sup> Так называемая «Бакинская инициатива» была инициирована Европейской Комиссией для укрепления тематического диалога по транспорту и энергии в причерноморских/прикаспийских государствах и соседних с ними странах, в частности, в Азербайджане, Армении, Болгарии, Грузии, Иране, Кыргызстане, Казахстане, Молдове, Румынии, Российской Федерации (в качестве наблюдателя), Таджикистане, Турции, Украине и Узбекистане. В рамках программы ТРАСЕКА организованы соответствующие тематические Рабочие Группы.

осуществления, организацию координации VTMIS, а также механизмов гражданской обороны в случае загрязнения моря. Участники обменялись взглядами на состояние морской безопасности в регионе и начали определение приоритетов регионального сотрудничества (например, оценка потребностей в региональном сотрудничестве в сфере мониторинга движения судов при помощи Системы Автоматической Идентификации и Идентификации на Большом Расстоянии и Прослеживания судов - Automatic Identification System and Long Range Identification and Tracking of vessels) в рамках существующих программ сотрудничества, таких как Европейская политика соседства, ТРАСЕКА, Бакинская инициатива и механизмы «побратимства». Они также согласились с полезностью ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г. Международного Бюро Труда в целях гарантировать достойный минимум социальных условий морякам и внести свой вклад в создание равных условий в судоходстве.

В таких условиях, а также в продолжение предыдущего проекта, посвященного улучшению морских связей с черноморскими TEN, настоящий проект будет стремиться обеспечить эффективное и единообразное внедрение международных конвенций и правил (Конвенций ИМО и ILO) по морской безопасности, защите от терроризма и предотвращению загрязнения с судов как в Каспийском, так и в Черном морях. В частности, проект будет способствовать выполнению Стратегии ТРАСЕКА в следующих областях:

- обеспечение безопасного и надежного морского сообщения для пассажиров, экипажей, судов и грузов, - экологическая безопасность на море и в соответствующих портах,
- создание полностью интегрированного интермодального транспортного коридора.

#### **1.4 Текущее положение дел в странах-бенефициариях**

Необходимо учитывать членство стран-бенефициариев в Международной Морской Организации и присоединение к ней, а также эффективное внедрение основных Конвенций ИМО (MARPOL, STCW, SOLAS/ISPS). Некоторые страны (Румыния, Болгария и Турция) состояли членами Международной Морской Организации долгое время (40/50 лет), проявляя значительный интерес и готовность эффективно внедрять Конвенции. Другие страны, будучи ранее частью СССР, присоединились к ИМО в начале 90-х и обладают ограниченным опытом применения и эффективного обеспечения выполнения Конвенций ИМО, хотя и прилагают усилия к тому, чтобы выполнять требования ИМО. Далее, Румыния и Болгария, ставшие недавно членами ЕС, прошли процесс гармонизации и аппроксимации своего законодательства с законодательством ЕС, и должны были выполнять требования ИМО. Турция, как страна – кандидат, находится в процессе гармонизации и приближения своего законодательства к законодательству ЕС.



Как видно из таблицы, страны Черного и Каспийского морей, за исключением Туркменистана, в основном присоединились к главным Конвенциям ИМО. Главные Конвенции - MARPOL, SOLAS, STCW - были ратифицированы, хотя уровень выполнения в разных странах отличается друг от друга из-за недостаточных и нечетких как ведомственных постановлений, так и практического выполнения.

Следующий анализ стран основан на результатах анкет, заполненных компетентными властями стран, и должен рассматриваться как ориентировочный. Приведенная информация показывает, что данные в основном отвечают и соответствуют официальным источникам ИМО. Официальную информацию о статусе присоединения и денонсирования конвенций приведена на сайте ИМО: <http://www.imo.org>.

## АЗЕРБАЙДЖАН

Государственная Морская Администрация Республики Азербайджан Министерства транспорта / окружающей среды является главным органом, занимающимся вопросами законодательства в области морской безопасности, защиты от терроризма и предотвращения загрязнения с судов. Эта администрация координирует и обеспечивает деятельность морских инспекторов, портовых властей, операторов по техническому обслуживанию на морском транспорте. Другими важными стейкхолдерами (заинтересованными группами) являются судоходные линии, иммиграционные и таможенные службы, пограничники и полиция.

Морская Администрация внедряет государственную политику в области морского транспорта, безопасности судоходства и предотвращения загрязнения моря, контролирует выполнение требований конвенций MARPOL 73/78, SOLAS-74 через морских инспекторов. Она проводит оценку и осмотр судов и портовых сооружений (согласно кодексу ISPS). Недавно Морская Администрация была реорганизована, и создано впечатление, что она достаточно функциональна, опытна и заинтересована в выполнении настоящего проекта. Организация с благодарностью примет дальнейший тренинг по практическому внедрению конвенций ИМО.

Азербайджан ратифицировал все соответствующие Конвенции ИМО, такие как MARPOL, STCW, SOLAS (включая Кодекс ISPS). Однако, у них все еще недостаточно оперативных и практических руководств для обеспечения эффективного применения предписаний закона и требований ИМО по обеспечению стандартов безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов.

В отличие от Черного моря, на Каспии нет Меморандума о взаимопонимании по Государственному контролю портов.

## ГРУЗИЯ

Морской безопасностью, охраной от терроризма и предотвращением загрязнения с судов занимаются Министерства Транспорта / Окружающей среды / Телекоммуникаций / Внутренних дел, а также следующие ключевые администрации: Морская администрация, власти морских портов, капитаны портов и морские инспектора; иммиграционные и таможенные власти; береговая охрана и полиция. Министерства Транспорта / Окружающей среды / Телекоммуникаций /

Внутренних дел отвечают в целом за законодательные вопросы, международные конвенции и их выполнение. Морские Администрации, портовые власти, капитаны портов и морские инспектора делят между собой функции по выполнению требований ИМО в области безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов. Функции Государственного контроля портов выполняют также береговая охрана и полиция, а также иммиграционные и таможенные службы.

Создалось впечатление, что Морская Администрация достаточно функциональна, опытна и заинтересована в выполнении настоящего проекта. В ходе подготовительной фазы проекта велась переписка, анкетирование и обмен информацией с Морской Администрацией в сотрудничестве с Министерством Транспорта. Организация считает цели проекта отвечающими их потребностям и с благодарностью примет дальнейший тренинг по практическому внедрению конвенций ИМО.

Грузия ратифицировала все соответствующие Конвенции ИМО, такие как MARPOL, STCW, SOLAS (включая кодекс ISPS). Сложилось впечатление, что у них есть система оперативных и практических руководств для обеспечения достаточного внедрения положений законодательства.

Грузия является участницей Черноморского Меморандума о взаимопонимании, поэтому она обеспечивает внедрение принципов Государственного контроля портов и выполнение оперативных руководств. Однако, ей требуются эффективные меры по выполнению и более детальные практические руководства.

## КАЗАХСТАН

Казахстан ратифицировал соответствующие Конвенции ИМО, такие как MARPOL, STCW, SOLAS (включая Кодекс ISPS). Однако, у них все еще нет структур, а также оперативных и практических руководств для обеспечения эффективного применения предписаний закона.

Порт Актау находится под непосредственным контролем Министерства Транспорта. Он постоянно развивается и там есть организационные структуры под руководством Директора порта, включая Инспекцию, а также Капитана порта, выполняющего функции Государственного контроля портов. Административному персоналу недостает управленческого опыта, и он мало знаком с кодексами, резолюциями и циркулярными письмами ИМО.

Казахстан принял все Приложения к MARPOL, присоединился к Конвенциям и Протоколам SOLAS и STCW, но законодательная система включает недостаточно механизмов внедрения и практических руководств для обеспечения эффективного выполнения международных требований и требований ИМО по стандартам безопасности, надежности и охраны окружающей среды.

В отличие от Черного моря, на Каспии нет Меморандума о взаимопонимании по Государственному контролю портов

## УКРАИНА

Государственный Департамент морского и речного транспорта

(Укрморречфлот) Министерства транспорта и коммуникаций контролирует работу Инспекции по подготовке и дипломированию, Инспекции по безопасности судоходства, государственного предприятия «Морская спасательная служба», государственного предприятия «Агентство морской безопасности» и государственного предприятия «Морские коммуникации».

Министерство транспорта и коммуникаций Украины включает в себя Укрморречфлот, который осуществляет контроль морских государственных предприятий и отвечает за безопасность и охрану от терроризма на украинском морском транспорте. Он также обеспечивает меры по выполнению государственной политики и стратегии на всем водном транспорте.

Государственный Департамент морского и речного транспорта (Укрморречфлот) является органом государственной власти, который осуществляет контроль морского и внутреннего водного транспорта. Инспекция по подготовке и дипломированию моряков отвечает за экзаменацию моряков и вопросы дипломов и сертификатов соответствия. Инспекция по безопасности судоходства обеспечивает основное инспектирование и контроль морской безопасности (инспекции государственного контроля портов). Государственное предприятие «Агентство морской безопасности» отвечает за меры, направленные на повышение безопасности согласно кодексу ISPS. Оно обеспечивает положения по анти-террористическим вопросам для морского и внутреннего водного транспорта. Государственное предприятие «Морская спасательная служба» - это государственная спасательная служба, которая отвечает за спасательные операции в украинских национальных водах. Государственное предприятие «Морские коммуникации» отвечает за обеспечение коммуникации в море.

Украина ратифицировала некоторые Конвенции ИМО, такие как MARPOL (за исключением Протокола 97), STCW, SOLAS (включая кодекс ISPS) и начала оценку законодательства ЕС, которое может быть принято как часть системы национального законодательства, в рамках выполняющегося в настоящее время проекта технической помощи ЕС «Присоединение и выполнение Украиной международных договоров и конвенций в области транспорта». Система оперативных и практических руководств оказалась слабой. Украина является участницей Черноморского Меморандума о взаимопонимании, однако, ее членство было поставлено под сомнение в последние два года потому, что она была занесена в черный список/серый список Меморандума Сторон. Поэтому Украине требуется помощь в присоединении к конвенциям ИМО, внедрении и выполнении международных требований и требований ЕС по безопасности, охране от терроризма и предотвращению загрязнения с судов.

### **1.5 Программы, связанные с проектом, и другие донорские мероприятия**

ЕС является ключевой фигурой в транспортном секторе региона благодаря его постоянной поддержке региональной транспортной программы в последние годы. Техническая помощь предоставляется в основном через программу ТРАСЕКА. ТРАСЕКА помогла обеспечить крупные инвестиции от Международных Финансирующих Организаций (IFI), в том числе от Европейского банка реконструкции и развития (EBRD), который принял на себя ряд обязательств по

капитальным проектам в портах, на железных дорогах и автодорогах вдоль коридора ТРАСЕКА на общую сумму свыше 1700 миллионов; от Мирового банка (WB), который принял ряд новых капитальных проектов по автодорогам на Кавказе на общую сумму более 80 миллионов долларов США, и от Азиатского банка развития (ADB), который согласился предоставить значительные средства для улучшения автомобильных и железных дорог. В дополнение к этому, частные инвесторы из ЕС участвуют в совместных предприятиях с транспортными компаниями в регионе ТРАСЕКА.

Настоящий проект подчеркнет технические, экономические и юридические усилия, приложенные предыдущими проектами Тасис, укрепит компоненты морской и экологической безопасности и охраны от терроризма. Особое внимание будет уделено координации и взаимодополняемости с предыдущими, ныне выполняющимися и новыми проектами программы ТРАСЕКА, такими как:

- Улучшение морских связей между коридорами ТРАСЕКА и коридорами ТЕН, Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина.

Проект выполняется с апреля 2007 по апрель 2009 г. Целью проекта является анализ и помощь существующим системам управления безопасностью и охраной от терроризма в целях достижения должного взаимодействия и соответствия требованиям Международного Кодекса ИМО по судам и портам (ISPS). Проект выполнил оценку черноморских стран, в частности, по таким вопросам:

- Международные положения по безопасности судов известны и официально выполняются в 5 странах, Государственный контроль портов (PSC) является эффективным. Менеджмент контроля за судоходством существует (Контроль государства флага - FSC), он качество инспекций судов должно быть повышено;

- Румыния и Болгария, новые члены ЕС, внедряют самые последние положения ЕС (с 2004 по 2007 гг.);

- Безопасность портовых операций регулируется национальным трудовым законодательством и в некоторых портах является очень примитивной;

- Безопасность судоходства и портовых сооружений в большинстве посещенных портов является адекватной. Тем не менее, некоторые портовые сооружения должны доработать свои планы по безопасности (несмотря на то, что на национальном уровне они были оценены, как соответствующие требованиям ISPS);

- Желательными являются единые правила, определяющие основную организацию в отношении Систем движения судов;

- Инспекции по безопасности и охране от терроризма судоходства и портовых операций должны быть улучшены во всех странах;

- Концепция «Портовых властей» в странах-бенефициариях разная, и это не позволяет создать эффективные организационные структуры или Системы Портовых Сообществ.

Этот проект также был инициирован в рамках Единой системы менеджмента безопасности и охраны от терроризма (CSMS) и включал порты и флот. Он основан на положениях IMO-SOLAS-ISPS и ЕС 2004-2005 гг., направленных на снижение уровней риска и защиту

портовых сооружений, судов, окружающей среды и людей. Наконец, проект Морских связей, который тоже был разработан в рамках определения возможностей PPP (частно-государственного партнерства) для портов и морского транспортного сектора. Он включает оценку потенциала частного-государственного партнерства, а также ряд проектов, которые могут быть предложены для финансирования. Поскольку их работа очень отвечает задачам настоящего проекта, рекомендуется тесно сотрудничать с результатами проекта «Улучшение морских связей» с целью воспользоваться опытом, касающимся частного-государственного партнерства, а также координировать проекты, которые могут быть предложены для финансирования.

#### - Морской тренинг в Украине, Грузии, Азербайджане и Казахстане

Этот проект завершился в декабре 2007 г., и внес свой вклад в безопасность судоходства, предотвращение загрязнения моря, повышение информированности в вопросах окружающей среды посредством тренингов и наращивания возможностей учреждений в морском секторе в регионах ТРАСЕКА. Проект Морских тренингов предоставлял помощь морским учебным организациям и центрам для укрепления их менеджмента и улучшения работы, способствовал региональному сотрудничеству, помогал в разработке учебных программ, тренинге лекторов и улучшении существующих учебных программ. Таким образом, необходимо, чтобы следующий проект по управлению морской безопасностью принял во внимание достижения предшественников в той области, которой проект будет заниматься. Настоятельно рекомендуется в ходе начальной фазы проекта рассмотреть все документы и результаты семинаров и рабочих совещаний предыдущего проекта.

#### - Морские магистрали в Черном море и Каспийском море

Общая цель проекта состоит в том, чтобы пропагандировать и повышать информированность о концепции «Морских магистралей» для того, чтобы способствовать развитию торговли и транспорта путем улучшения логистических возможностей, взаимодействия и мультимодального транспорта между странами СНГ, Европы и мировым рынком.

Проект начнется в 2008 г. Необходима серьезная координация в вопросах:

- a) обеспечения безопасности перевозок, сохранности груза и охраны окружающей среды;
- b) гармонизации транспортной политики и законодательной структуры в области транспорта.

#### - Техничко-экономическое обоснование развития украинских портов

В рамках этого проекта будет проведено технико-экономическое исследование (исследования) украинских морских и сухих портов, имеющих отношение к коридорам ТРАСЕКА/TEN-T (Ильичевска, Одессы, Южного и одного «сухого» порта). Будет разработана модернизация/развитие, особенно в том, что касается логистических возможностей, многоцелевого использования и мультимодального транспорта с учетом его (их) финансирования национальными и/или международными финансовыми организациями и учреждениями. Выполнение этого проекта должно начаться в августе 2008 г. Хорошая координация требуется главным образом в области

подготовки морских проектов и схем финансирования.

## **2. Цели контракта и ожидаемые результаты**

### **2.1 Общая цель**

Общая цель настоящего проекта состоит в том, чтобы оказать помощь международному морскому пассажирскому и грузовому транспорту и поддержать морскую безопасность, охрану от терроризма и предотвращение загрязнения с судов в черноморском и каспийском регионах.

### **2.2 Конкретные цели**

Конкретная цель проекта состоит в поддержке эффективного внедрения международной законодательной структуры и международных конвенций по морской безопасности, охране от терроризма и предотвращению загрязнения с судов в странах Черного и Каспийского морей.

В частности, проект будет направлен на следующие приоритеты:

- Пропагандировать внедрение правил международных конвенций в национальные законодательства и положения;
- Поддерживать развитие в технической сфере и в сфере персонала предпосылок для выполнения требований ИМО по безопасности судоходства, защищенности транспорта, включая пассажиров и экипажи, от терроризма, и требований по предотвращению загрязнения с судов;
- Разработать и адаптировать в технической сфере и в сфере персонала предпосылки для создания эффективного Государственного контроля портов на Черном и Каспийском морях;
- Оказывать поддержку национальным и региональным учреждениям, отвечающим за выполнение соответствующих задач, таких как надзор за безопасностью, охраной от терроризма и предотвращением загрязнения с судов, и помогать им советами в выполнении международных конвенций;
- Определить модели наилучшей практики в отношении безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов для выбранных портов в странах ТРАСЕКА с использованием европейского опыта;
- Оказать поддержку в определении приоритетных проектов и пропагандировать схемы финансирования с участием частного сектора и разработкой платформ для частно-государственного партнерства.

### **2.3 Результаты, которые должны быть достигнуты**

Консультант должен достичь следующих результатов:

**Результат 1:** Поддержка выполнения требований международных конвенций и европейских законодательств в области морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с

судов;

**Результат 2:** Поддержка внедрения соответствующих законодательных структур и международных конвенций, а также применения Систем Движения Судов (VTS) морскими администрациями и портовыми властями.

**Результат 3:** Подготовка и внедрение модулей тренинга по соответствующим морским вопросам, таким как Государственный контроль портов (PSC), управление отходами в портах (PWM), Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS) и управление Системами Движения Судов (VTS).

**Результат 4:** Определение образцовых портов и наилучших практик, повышение информированности и тренинг по мерам в области Государственного контроля портов, выполнения MARPOL (портовые приемные сооружения), внедрения кодекса ISPS.

**Результат 5:** Налажено региональное сотрудничество для обеспечения координации, надзора и дальнейших мероприятий по морским вопросам регионального значения;

**Результат 6:** Поддержка выявления и подготовки морских проектов и схем финансирования с участием частного сектора, например, через систему BOO («build-own-operate», т.е. «построил-владею-эксплуатирую») и частно-государственное партнерство (PPP).

**Результат 7:** Коммуникация и меры по повышению информированности в вопросах морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов разработаны.

### **3. Допущения и риски**

#### **3.1 Допущения, предшествовавшие вмешательству со стороны проекта**

Следующие допущения считаются основополагающими предпосылками выполнения проекта:

- Значительный уровень готовности стран-бенефициариев к преобразованиям и эффективному внедрению международных конвенций и международного законодательства; наличие в странах-бенефициариях последовательного подхода на том уровне, на котором осуществляется принятия решений;
- Устойчивость общих региональных приоритетов в сфере морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов;
- Техническая помощь от Морских администраций, портовых властей и краткосрочных местных экспертов. Стабильность в Администрациях и малая текучесть кадров или, в случае высокой текучести кадров, потребность в системе передачи ноу-хау;
- Координация, привлечение и участие министерств, Морских администраций и портовых властей партнеров по «Европейской политике соседства»;
- Политическая готовность поддержать региональное сотрудничество. Устойчивость общих региональных приоритетов

в сфере морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов;

- Значительный уровень сотрудничества между разными министерствами (например, министерством охраны окружающей среды, министерством транспорта, министерством экономического развития) и частным сектором в рамках отдельных стран; значительный уровень взаимопонимания между органами власти, которые отвечают за морской сектор, что должно способствовать внедрению и выполнению рекомендаций и практических руководств, подготовленных проектом.
- Во время проекта может стать необходимой субрегиональная дифференциация – по регионам морей.
- Привлечение всех государств Черного моря, включая Российскую Федерацию, станет преимуществом.

### 3.2 Риски

Были определены следующие риски:

- политическая нестабильность в некоторых странах-бенефициариях региона;
- частые административные изменения в некоторых странах-бенефициариях, что становится причиной потерь ноу-хау и распыления профессионалов;
- недостаток сотрудничества между странами-бенефициариями на региональном уровне;
- разные законодательные и организационные базы органов власти вовлеченных бенефициариев;
- международные правила и положения подвержены национальным изменениям и интерпретациям.

Эти риски должны быть сведены к минимуму путем использования уже функционирующих механизмов (таких, например, как ТРАСЕКА) сотрудничества между ключевыми стейкхолдерами транспортной отрасли соседствующих стран и ЕС. Участники ТРАСЕКА, являющиеся членами ЕС (Болгария, Румыния), и страна-кандидат (Турция) должны взять на себя ведущую роль в повышении информированности причерноморских и прикаспийских стран о необходимости гармонизации системы безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов в регионе.

Следующие меры и соображения должны способствовать минимизации рисков:

Риск 1: Укрепление административных возможностей с целью обеспечения профессионализма в учреждениях, независимо от политической системы.

Риск 2: Создание эффективной и надежной системы передачи ноу-хау с обеспечением простого руководства и практических инструментов применения.

Риск 3: Укрепление координирующей роли и совещательных функций структуры ТРАСЕКА.

Риск 4: Гармонизация законодательных систем в соответствии с международными стандартами и стандартами ЕС.

Риск 5: Повышение общей информированности о морской безопасности, защите от терроризма и предотвращении загрязнения с судов для достижения главной цели проекта.

Соображения, изложенные выше, должны приниматься во внимание при выполнении всех работ по проекту. Для предотвращения дублирования усилий необходимы анализ и координация с другими проектами, которые финансирует ЕС.

## **4. Объем работ**

### **4.1 Описание проекта**

Усилия проекта будут сосредоточены на трех ключевых моментах, а выполнение будет опираться на соответствующие конвенции, а именно:

- Безопасность (ISPS)
- Защита от терроризма (SOLAS, Черноморский и Парижский Меморандумы о взаимопонимании по Государственному контролю портов) и менеджмент систем VTS
- Защита морской среды от загрязнения с судов (MARPOL) (менеджмент отходов в портах)

В том, что касается морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов, страны-бенефициарии находятся на разных уровнях (в отношении соответствия международным конвенциям). Поэтому важно делать разницу между странами при проведении детального планирования, например, когда доходит до наращивания возможностей учреждений и персонала. Опыт показал, что хотя на национальном уровне и состоялась ратификация, настоящее внедрение положений международных конвенций должно быть улучшено на уровне портов. Поэтому проект будет применять оперативный и практический подход, при котором главная часть работы выполняется в тесном сотрудничестве с морскими администрациями и выбранными портами. Результатами станут конкретные улучшения на национальном уровне, а со временем – на региональном.

Проект включает три уровня, а именно:

1. Законодательная платформа в соответствии с международными конвенциями, подготовка необходимых руководств и процедур, а также наличие квалифицированного персонала.
2. Определение образцовых портов в соответствии с PSC, MARPOL и ISPS, работающих как «порты наилучшей практики».
3. Установление регионального сотрудничества для решения

вопросов, представляющих региональный интерес.

Бюджет проекта не позволяет работать со всеми портами региона, поэтому будет выбрано по одному «порту наилучшей практики» в каждой из стран-бенефициариев – на основе сделанной оценки, в тесном сотрудничестве с национальными органами власти и в соответствии с национальными приоритетами. Такие «порты наилучшей практики» станут образцами для других национальных и региональных портов.

Оперативный подход означает, что Контрактор будет тесно сотрудничать с Морскими администрациями, руководством портов и другими соответствующими Администрациями, и будет настолько, насколько возможно, участвовать в выполнении разных разработанных и согласованных планов. Это потребует практического подхода от привлеченных консультантов и хорошего понимания функционирования портов в отношении этих вопросов (Результаты 4 и 5).

Поскольку вопросы безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов имеют региональное значение, так как суда пересекают границы, региональное сотрудничество и координация имеют большое значение. Другие регионы во всем мире построили такое региональное сотрудничество, но в настоящее время пока нет регионального органа, который подходил бы для выполнения этой задачи и охватывал страны как Черного, так и Каспийского морей.

HELCOM (страны Балтийского моря) является хорошим примером учреждения для сотрудничества и координации мер по таким вопросам, как, например, безопасность, охрана от терроризма и защита морской среды, и разработки рекомендаций (не обязательных для выполнения) для стран-участниц. Предлагается принять похожий подход для стран-бенефициариев на базе Рабочей группы по морской безопасности Бакинской инициативы – при координации с Секретариатом ТРАСЕКА. Региональная рабочая группа должна состоять из технически компетентных лиц высокого уровня из всех стран. Хотя Россия и не участвует в этом проекте, рекомендуется привлечь её к участию в Региональной Рабочей группе. Эта группа будет также координировать действия с Секретариатом Черноморского Меморандума о взаимопонимании. Экспертная группа ТРАСЕКА предложила рассмотреть две субрегиональные рабочие группы ( по одной на каждом море) вместо единой. Это должно быть рассмотрено в начальной фазе проекта.

#### 4.1.1 Географический регион проекта

Проект должен охватить 5 морских стран ТРАСЕКА: Азербайджан, Грузию, Казахстан, Туркменистан и Украину. Болгария, Румыния и Турция будут принимать участие в таких мероприятиях проекта, как региональные семинары и рабочие совещания. Географический район соответствует Черному и Каспийскому морям и окружающим их странам. Хотя Россия и не является участницей ТРАСЕКА, проект должен иметь связи с Российской Федерацией и пригласить их представителей в Региональную Рабочую группу, которая будет создана.

#### 4.1.2 Целевые группы

Главными стейкхолдерами проекта будут Морские Департаменты Министерств транспорта, Морские администрации и соответствующие порты в странах-бенефициариях.

#### 4.2 Конкретные меры

**РЕЗУЛЬТАТ 1:** Поддержка выполнения требований международных конвенций и европейских законодательств в области морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов.

*Мероприятие 1.1* Рассмотреть уровень транспозиции международных конвенций и законодательств в национальные законодательства в том, что касается MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC (Государственному контролю портов).

Это предварительное мероприятие состоит в завершении предварительного анализа уровня транспозиции международных конвенций в национальные законодательства, проведенного во время подготовительной фазы и предыдущих проектов. Во время этого рассмотрения необходимо также оценить, до какой степени национальное законодательство отражено в портовых постановлениях и других руководящих документах. Для этого мероприятия необходимо будет привлечение национальных экспертов по вопросам законодательства. В частности, за адекватную модель можно принять «Форму самооценки» ИМО (SAF) для оценки на добровольной основе соответствия морских администраций международным инструментам.

*Мероприятие 1.2* В случае необходимости, подготовить и внедрить план транспозиции вышеупомянутых международных конвенций и постановлений в национальное законодательство.

Такой обзор может стать основанием для составления плана для тех стран, которым все еще требуется транспозиция международных конвенций в национальное законодательство и торговые правила. Благодаря этому плану мы также выясним, действительно ли порты выполняют требования, и насколько подготовлены руководства для персонала морских и портовых администраций. Этот план должен разрабатываться в тесном сотрудничестве с соответствующими Морскими администрациями. Уровень помощи в осуществлении подготовленных планов будет разным для разных стран.

*Мероприятие 1.3* Обсуждение и планирование присоединения к «Добровольной схеме государственного аудита стран-членов ИМО».

Добровольная схема государственного аудита стран-членов ИМО предназначена для обеспечения стран-членов ИМО, которые провели аудит, всесторонней помощью и объективной оценкой того, насколько эффективно они управляют и внедряют те обязательные инструменты ИМО, которые включает эта схема. Схема аудита даст такое преимущество, как определение того, где меры по наращиванию возможностей дадут наибольший эффект. Сами страны-члены ИМО получают ценные отзывы, направленные на то, чтобы помочь им увеличить их собственные возможности по внедрению в практику применимых инструментов. В этом контексте желательно пропагандировать использование аудиторной схемы странами-участницами проекта, как вклад в уменьшение существующих различий во внедрении международного законодательства между странами-членами ЕС и остальными странами. Контрактор будет пропагандировать возможность для стран войти в этот добровольный процесс.

- Следует разработать оперативную структуру для применения Добровольной схемы государственного аудита стран-членов ИМО.
- Необходимо организовать рабочее совещание по применению аудитной схемы.
- В случае надобности должна предоставляться профессиональная помощь.

**РЕЗУЛЬТАТ 2:** Поддержка внедрения соответствующих законодательных структур и международных конвенций, а также применения Систем Движения Судов (VTS) морскими администрациями и портовыми органами власти.

*Мероприятие 2.1* Оценка и поддержка усовершенствования национальных морских организаций, структуры и процедур для внедрения соответствующих положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC (Государственному контролю портов)).

Эффективное выполнение международных конвенций и обязательств потребует создания соответствующих ведомств (морских и портовых администраций), нормативных документов и технических возможностей (тренинг персонала). Некоторым странам-бенефициариям потребуется помощь в разъяснении и усовершенствовании сети органов, занимающихся морскими вопросами, с четким определением обязанностей. Поэтому при оценке необходимо уделять главное внимание оперативной части администраций, т.е. организации, структуре, персоналу и процедурам.

В результате будет разработан и внедрен план действий для поддержки реформы и создания соответствующих и современных морских администраций. Этот план должен разрабатываться в тесном сотрудничестве с соответствующими администрациями, принимая во внимание современную ситуацию и возможности. План необходимо тщательно обсудить и получить согласование для обеспечения необходимой готовности и устойчивого выполнения. Уровень помощи в выполнении подготовленных планов будет разным для всех стран. Более того, оперативные процедуры (там, где их не существует) должны быть разработаны для того, чтобы обеспечить эффективные PSC (Государственный контроль портов), удаление отходов и безопасность.

*Мероприятие 2.2* Оценить потребности и приоритеты в использовании VTS (Систем движения судов) в главных национальных портах

Во многих портах системы VTS есть, но все еще есть порты, где они отсутствуют, а также порты, где работа этих систем может быть улучшена. Поэтому важно определить потребности в соответствующем оборудовании, тренингах и поддержке для эффективного управления системами VTS.

Руководства по разработке эффективных процедур могут быть получены от ИМО.

**РЕЗУЛЬТАТ 3:** Подготовка и внедрение модулей тренинга по соответствующим морским вопросам, таким как Государственный контроль портов (PSC), управление отходами в портах (PWM), Международный кодекс охраны судов и портовых сооружений (ISPS) и управление Системами движения судов (VTS).

*Мероприятие 3.1* Подготовить План Тренинга, основанный на соответствующих вопросах, для тренинга и наращивания

возможностей, координируя работу с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициариев.

Тренинг в областях, отвечающих этому проекту, также проводился во время некоторых предыдущих проектов. Однако, очень важно, чтобы во всех морских администрациях стран – участниц наличествовал персонал, имеющий соответствующие знания, в первую очередь по Менеджменту отходов в портах (включая европейский опыт), кодексу ISPS, Государственному контролю портов и управлению системами VTS – для того, чтобы внедрить необходимые процедуры и привести все страны к минимальному региональному уровню соответствия. Определение соответствующих вопросов для тренинга и наращивания возможностей должно быть основано на обзоре и оценке, которые будут проведены в рамках Мероприятий 1 и 2, а также с учетом разного уровня знаний и опыта у бенефициариев. План тренинга должен быть завершен и согласован с Органом власти, который подписывает контракт, и со странами-бенефициариями. Может быть предложена ознакомительная поездка в предварительно определенные страны Европы, и Морские Администрации.

*Мероприятие 3.2* Проведение соответствующих тренинг-курсов (на национальных или региональных уровнях) и поддержка эффективной передачи ноу-хау.

Сессии по повышению информированности, обучению на рабочем месте и наращиванию возможностей будут рассматриваться, как параллельные меры для достижения Результатов 1 и 2. На тренинг необходимо пригласить определенных должностных лиц из Морских администраций и портовых органов власти, а также портовых операторов там, где это целесообразно. Участники тренингов должны отбираться на основе их компетентности и профессиональной преданности, и окончательный список подлежит утверждению Европейской Комиссией.

Тренинг может быть привязан к отобранным национальным образовательным центрам. С целью достижения устойчивости, тренинг-модули могут выполняться этими институтами (обучение учителей). Необходимо учитывать результаты предыдущих проектов (например, Морской тренинг ТРАСЕКА). После проведения тренинг-сессий надо будет выполнить оценку оказанного ими влияния.

Там, где имеются международные курсы (Всемирный морской университет в Швеции, Международный институт морского права ИМО на Мальте и др.), необходимо выяснить, насколько их можно использовать вместо того, чтобы разрабатывать новые курсы. По идентифицированным вопросам необходимо подготовить полностью разработанные материалы тренинга, вероятно, разработанные в образовательной среде.

**РЕЗУЛЬТАТ 4:** Определение образцовых портов и наилучших практик, повышение информированности и тренинг по мерам в области Государственного контроля портов, выполнения MARPOL (портовые приемные сооружения), внедрение кодекса ISPS.

*Мероприятие 4.1.* Поддержка в каждой стране разработки определенных инспекционных процедур и определение портов наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC (Государственный контроль портов).

Проект оценит уровень выполнения Черноморского Меморандума в странах-бенефициариях Черного моря. Для каспийских стран – бенефициариев проект обеспечит помощь, и будет пропагандировать гармонизацию и соответствие процедур Государственного контроля портов международным стандартам.

Один порт в каждой стране должен быть выбран в качестве «порта наилучшей практики» и образца для остальных национальных портов. Важно чтобы выбранный порт был заинтересован, имел соответствующую поддержку со стороны национальной морской администрации, и чтобы руководство порта проявило достаточную готовность разрабатывать и внедрять необходимые меры. Ответственный персонал в национальных администрациях и портах должен иметь возможность осуществлять эффективный Государственный контроль портов (PSC). При необходимости будут внедрены эффективные процедуры, а персонал обучен с учетом практических и оперативных аспектов инспекционных процедур.

*Мероприятие 4.2.* Оценка систем удаления отходов в главных национальных портах (соответствие MARPOL 73/78 и Директиве ЕС 2000/59) и разработка Портовых Планов Менеджмента Отходов;

В каждой стране должен быть определен один порт, имеющий потенциал стать «портом наилучшей практики» и образцом для других национальных портов по вопросам менеджмента отходов. Эксперты оценят ситуации в выбранных портах в соответствии с Директивой ЕС 2000/59, принимая во внимание:

- наличие сооружений,
- системы возмещения затрат,
- обязанности,
- организацию,
- процедуры уведомления,
- потоки отходов, денег и документации,
- инициативы по доставке.

На этом основании будет проведен анализ движения транспорта и отходов, который станет базисом для дальнейшего повышения информированности и тренинг – сессий по вопросу сбора отходов с судов в портах вместо нелегального сброса в море.

Портовый План Менеджмента Отходов (PWMP) должен быть разработан с использованием подхода, ориентированного на процесс, с привлечением всех стейкхолдеров порта (возможно, через рабочие совещания). Этот План должен показывать, как порт обращается с отходами с судов и как он планирует внедрить меры, необходимые для достижения своих целей. Чаще всего такой План состоит из двух документов, а именно:

- Руководства по Процедурам (определение процедур и других вопросов, важных для всех пользователей порта),
- Плана Внедрения (который показывает, как порт планирует внедрять разные меры).

Директива ЕС 2000/59 «Портовые приемные сооружения для отходов, производимых судами, и остатков грузов» требует, чтобы все порты ЕС подготовили Портовые Планы Менеджмента Отходов с целью обеспечить эффективное и экологически безопасное обращение с отходами в портах. Европейский опыт показал, что такие Планы улучшают ситуацию с удалением отходов в портах. Однако, оценка этой Директивы (EMSA-2006 - Европейское Агентство Морской Безопасности) также показывает, что важны и другие факторы, а

именно:

- роль «портовых органов власти»
- принцип возмещения средств (прямые и косвенные сборы)
- требование уведомлять об отходах до прибытия судна
- четкая и прозрачная контрактная структура в случае участия частных операторов отходов.

Во время подготовки Портовых Планов Менеджмента Отходов некоторые меры могут быть приняты немедленно, в то время как другие меры имеют более длительную перспективу. Важно начать внедрение процедур как можно раньше, а не ждать, например, пока последнее сооружение будет готово. Некоторые порты имеют налаженные связи с внешними операторами отходов; другие хотят привлечь частный сектор чтобы самим избежать каких-либо крупных капиталовложений. Независимо от того, кто выбран для осуществления удаления отходов (сбора, очистки и заключительного удаления), необходимо иметь прозрачную контрактную структуру, определяющую разные обязанности и процедуры. Если выбор оператора отходов должен проходить на основе тендера, необходимо помочь в подготовке тендерных спецификаций и контрактной документации.

*Мероприятие 4.3.* Дальнейшая оценка, определение порта наилучшей практики и помощь во внедрении Кодекса ISPS.

На основании предварительного обследования работ по ISPS в регионе эксперты пересмотрят и обновят информацию об уровне внедрения Кодекса ISPS в странах-бенефициариях. Эта оценка должна стать основой для планирования деятельности, направленной на достижение полного соответствия Кодексу ISPS.

Кодекс ISPS является составной частью SOLAS, и полное соответствие его требованиям обязательно для всех участников SOLAS. В IMO нет никакого «черного списка», поэтому нет списка портов Государств флага, не отвечающих требованиям. База данных Кодекса ISPS содержит информацию, необходимую по постановлению SOLAS XI-2/13, предоставленную правительствами стран. Отсутствие информации в базе данных не должна автоматически восприниматься как несоответствие требованиям SOLAS.

В каждой из стран будет выбран один порт, у которого есть потенциал стать «портом наилучшей практики» и образцом для других национальных портов в вопросах внедрения Кодекса ISPS.

В соответствии с Кодексом ISPS правительства должны оценить угрозу и риск потенциального незаконного акта. Может пройти некоторое время прежде, чем можно будет аргументировано и убедительно показать существование глубокой, всесторонней и эффективной сети безопасности. Судовая установка или портовое сооружение могут работать в соответствии с утвержденным планом безопасности, но пока все правительства-участники не разработают и не внедрят необходимые меры для достижения всех целей и выполнения технически необходимых требований Кодекса ISPS, реальный уровень безопасности повышен не будет.

Некоторые из выбранных портов в регионе, вероятно, почти полностью отвечают требованиям, другим все еще требуется улучшение. Поэтому важно, чтобы это Мероприятие обеспечило необходимые меры и процедуры безопасности для портовых сооружений и водных путей на территории, и чтобы все необходимые планы и процедуры были разработаны и внедрены.

**РЕЗУЛЬТАТ 5:** Поддержка регионального сотрудничества в области морской безопасности и охраны от терроризма

*Мероприятие 5.1* Поддержка региональных Рабочих Групп по морской безопасности и охране от терроризма («Бакинская инициатива» ТРАСЕКА).

Цель состоит в установлении диалога, в котором страны могли бы вести обсуждение и учиться друг у друга ввиду того, что морские риски границ не знают. Другие регионы мира установили региональное сотрудничество, от формализованного ведомственного сотрудничества до более неофициального. Как пример можно взять группу по REFAC (улучшению приемных сооружений) в рамках HELCOM. Эта региональная группа состоит из участников, имеющих разное образование и представляющих страны, находящиеся на разном уровне. Выводы этой группы были недавно сформулированы в виде «Рекомендаций» (юридически не обязательных для исполнения) для внедрения во всех странах-участницах.

Проект, вместе с Секретариатом ТРАСЕКА, должен помочь в определении:

- Главной цели встреч Рабочей Группы
- Организации и логистики, процедур, расписания
- Участников
- Создать проект рекомендаций и связанный с ним План Действий.

Желательно чтобы это была единая группа для Черного и Каспийского морей. Следует пригласить по одному - двое экспертов от страны. Рекомендовано также привлечь к участию в Рабочей Группе Россию. Рабочая Группа должна встречаться приблизительно дважды в год.

*Мероприятие 5.2* Разработать региональный План Действий по морской безопасности, охране от терроризма и предотвращению загрязнения с судов в соответствии с международными конвенциями и постановлениями.

Целью региональной Рабочей Группы является встречаться для обсуждения морских вопросов, представляющих общий интерес для стран, например, морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов. Хотя отдельные страны находятся на разном уровне, все они заинтересованы в выполнении соседними государствами всех соответствующих Конвенций для обеспечения наивысшего уровня безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов. Рабочие Группы позволят разработать региональный План Действий, направленный на внедрение соответствующих конвенций в регионе.

После обсуждений на национальном уровне, предварительного анализа, согласования со стратегией ТРАСЕКА и рекомендаций от Рабочих Групп, План Действий должен быть представлен и обсуждаться далее на региональном уровне. Этот План Действий должен поддерживать уже существующие инициативы и усиливать координацию и связи на региональном уровне. Выполнение Плана Действий должно быть обязанностью всех стран с возможной поддержкой от проекта.

**РЕЗУЛЬТАТ 6:** Поддержка выявления и подготовки морских проектов и схем финансирования с участием частного сектора, например, через систему ВОО («build-own-operate», т.е. «построил–владею–эксплуатирую») и частно-государственное партнерство (PPP).

На основании предварительного анализа частно-государственного партнерства (PPP), предоставленного проектом «Морские связи», эксперты рассмотрят соответствующую информацию для того, чтобы пропагандировать модели PPP и ВОО для финансирования соответствующих морских проектов в регионе.

Органы власти и инвесторы идентифицируют проекты, которые окажут региональное влияние на коридор. В результате выявления соответствующих морских проектов, которые подходят для финансирования через модели PPP или ВОО, должен появиться предварительный список проектов. Важно помнить предварительные условия, определенные для применения этих моделей, например, наличие законодательной базы и возможность организации прибыльной работы.

Проект поможет в идентификации и подготовке наиболее соответствующих и приоритетных морских проектов вдоль коридора ТРАСЕКА. Цели состоят в составлении резюме проектов или спецификации на выполнение соответствующих технико-экономических обоснований. Такие документы, кроме прочего, будут включать:

- Описание проекта
- Объем инвестиций
- Партнеров
- Элементы контракта
- Эффективность инвестиций.

**РЕЗУЛЬТАТ 7:** Коммуникация и меры по повышению информированности по вопросам морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов разработаны.

Во время начальной фазы проект проанализирует возможность предоставления помощи существующей веб-странице ТРАСЕКА или создать новую веб-страницу, посвященную морской безопасности и охране от терроризма. Эта страница должна содержать соответствующую документацию, состояние работ и планы будущих мероприятий. Веб-страница должна быть создана с учетом необходимости обеспечения устойчивости, поскольку она должна будет существовать после окончания проекта.

Наконец, надо будет составить и воплотить План Коммуникаций, в том числе пресс-релизы, пресс-конференции, лифлеты и бюллетени, веб-страницы, баннеры и рекламно-информационные материалы о деятельности проекта. В частности, регулярную информацию о проекте надо будет направлять Постоянному Секретариату ТРАСЕКА для включения в их ежеквартальный бюллетень. При всех актах коммуникации необходимо уважать шаблоны и правила ЕС.

### **4.3 Руководство проектом**

#### **4.3.1 Ответственный орган**

Руководить проектом будет Офис по Сотрудничеству ЮропЭйд. За руководство выполнением контракт будет отвечать Руководитель Проекта.

#### **4.3.2 Структура руководства**

Руководство проектом будет осуществляться через один региональный офис проекта, который должен быть создан Контрактором и станет главным контактным пунктом для всех мер проекта. Выбор места организации офиса остается за Контрактором. Руководитель Проекта со

стороны Контрактора берет на себя всю ответственность за высокий уровень выполнения и контроль качества, а также отчетность проекта.

Постоянный Секретариат ТРАСЕКА – во взаимодействии с Европейской Комиссией – обеспечит роль координатора, монитора и последующие меры после окончания проекта; это гарантирует планирование и руководство циклом проекта. Секретариат ТРАСЕКА также будет предоставлять технические советы, информацию и отвечать за распространение. Секретариат ТРАСЕКА будет помогать при встречах наблюдательного комитета проекта, а также региональной рабочей подгруппы.

Более того, Национальные Секретариаты ТРАСЕКА будут играть важную роль в координации и связях с бенефициариями проекта и всеми стейкхолдерами на национальном уровне. Национальные Секретариаты должны приглашаться к участию во встречах региональной Рабочей Группы.

Контрактор должен учитывать региональный характер проекта при планировании требований к поездкам и персоналу. Его предложение должно сопровождаться предварительным расписанием визитов. Понятно, что расписание может потребоваться изменить на стадии Отчета о начальной фазе проекта или позже, по согласованию с Менеджером проекта со стороны ЕС. Соотношение ожидаемого рабочего времени экспертов, проведенного в офисе Контрактора и в региональных офисах в командировках, должно быть четко видно из предложения Контрактора.

## **5. Логистика и сроки**

### **5.1 Место**

Региональный офис проекта будет создан в одной из стран-бенефициариев. Возможно, второй офис проекта будет организован в другой стране для того, чтобы лучше охватить регион другого моря. Изменение мест расположения офисов проекта может быть рассмотрено на начальной фазе проекта при тесной координации со стейкхолдерами проекта и после предварительного согласования с Органом Власти, который подписывает контракт.

Места региональных мероприятий должны предлагаться Контрактором. В этом вопросе надлежит соблюдать баланс между разными регионами ТРАСЕКА, или они могут проводиться в странах ЕС. Контрактор должен четко описать мероприятия, которые он хотел бы организовать, что может быть изменено во время начальной фазы проекта.

Необходимо также помнить о том, что в ходе выполнения проекта придется часто посещать все страны ТРАСЕКА, Брюссель и другие места, в которые необходимо будет съездить, и которые будут согласованы с Менеджером проекта на основании потребностей проекта.

### **5.2 Дата начала и период выполнения**

Предварительный срок начала проекта - май 2009 г., а период выполнения контракта составляет 24 месяца от этой даты. Реальную дату начала проекта и период выполнения смотрите в Статьях 4 и 5 Особых Условий.

## **6. Требования**

### **6.1 Персонал**

#### **6.1.1 Ключевые эксперты и краткосрочные эксперты**

Ключевыми называют всех экспертов, которые играют решающую роль в проекте. Требования к ключевым экспертам настоящего контракта таковы:

Ключевой эксперт 1 : Руководитель проекта – Эксперт по морской безопасности (минимум 450 рабочих дней)

Квалификация и опыт

- Ученая степень выше бакалавра (либо эквивалентное образование) по специальности транспорт / морские науки (капитан дальнего плавания, морской инженер, судостроитель и т.д.), или эквивалентной
- Свободное владения английским языком и способность составлять отчеты на английском языке
- Знание русского языка было бы преимуществом.

Общий профессиональный опыт:

- Не менее 7 лет опыта по морской безопасности в районах, соответствующих данной работе,
- Не менее 5 лет опыта работы в качестве Руководителя проекта в международных транспортных проектах, руководство коллективом, состоящим из зарубежных и местных технических специалистов;

Конкретный профессиональный опыт:

- Не менее 7 лет опыта по морской безопасности (руководящая должность в национальной или международной морской администрации, либо связанные с этим опыт в проектах по морской безопасности).
- Конкретный опыт в международных проектах и знание международного (ООН, ИМО) законодательства и законодательства ЕС в области морского транспорта, в частности, морской безопасности.
- Опыт в секторе морского транспорта Черного и Каспийского морей был бы преимуществом.
- Отличные способности написания документов и коммуникации.
- Опыт работы в многонациональной среде, надзора за всеми аспектами технической работы проекта, отчетности, административной и логистической поддержки.

Ключевой эксперт 2 : Эксперт по морской безопасности и охране от терроризма (минимум 400 рабочих дней)

Квалификация и опыт

- Ученая степень выше бакалавра (либо эквивалентное образование) по специальности транспорт / морские науки, или эквивалентной
- Свободное владения английским языком и способность составлять отчеты на английском языке
- Знание русского языка было бы преимуществом.

Общий профессиональный опыт:

- Не менее 7 лет опыта по морской безопасности и охраны от терроризма в районах, соответствующих данной работе,

Конкретный профессиональный опыт:

- Не менее 5 лет опыта по морской безопасности (руководящая должность в национальной или международной морской администрации, либо связанные с этим опыт в проектах по морской безопасности).
- Конкретный опыт в международных проектах и знание международного (ООН, ИМО, ISPS) законодательства и законодательства ЕС в области морской безопасности.
- Опыт в секторе морского транспорта Черного и Каспийского морей был бы преимуществом.
- Отличные способности написания документов и коммуникации.
- Опыт работы в многонациональной среде.

### Ключевой эксперт 3: Эксперт по морской политике и тренингам (минимум 400 рабочих дней)

#### Квалификация и опыт

- Ученая степень выше бакалавра (либо эквивалентное образование) по специальности транспорт / морские науки, или эквивалентной
- Свободное владения английским языком и способность составлять отчеты на английском языке
- Знание русского языка было бы преимуществом.

#### Общий профессиональный опыт:

- Не менее 7 лет опыта в политике морских портовых администраций/морской политики и опыт в тренингах / наращивании возможностей / коммуникации в области международного законодательства в районах, соответствующих данной работе

#### Конкретный профессиональный опыт:

- Не менее 5 лет опыта в разработке международной морской политики и проектов, проведении тренингов и наращивании возможностей, стратегии коммуникации и повышении информированности, разработке проектов и инвестиционных оценках.
- Опыт в секторе морского транспорта Черного и Каспийского морей был бы преимуществом.
- Отличные способности написания документов и коммуникации.
- Опыт работы в многонациональной среде.

#### 6.1.2 Другие эксперты

##### Краткосрочные международные и национальные эксперты

CV (резюме) не-ключевых экспертов не рассматриваются до подписания контракта. Они не должны включаться в тендерную документацию.

Консультант должен отобрать и нанять других экспертов по мере надобности в соответствии с требованиями к экспертам, приведенным в «Организации и методологии» и/или в настоящем Техническом задании. В требованиях должно указываться, будут ли эксперты долгосрочными или краткосрочными, старшими или младшими так, чтобы было понятно, какие расценки в разбивке бюджета относятся к данным требованиям. Все эксперты должны быть независимыми, и возложенные на них обязанности не должны вызвать конфликт интересов.

Процедура выбора, которую применит Консультант при подборе этих не-ключевых экспертов, должна быть прозрачной и основываться на заранее определенных критериях, которые будут включать профессиональную квалификацию, знание языков и опыт работы. Результаты отборочной комиссии должны регистрироваться. Отобранные эксперты должны быть утверждены Органом власти, который подписывает контракт.

Просим иметь в виду, что государственные служащие и другой персонал органов государственного управления страны-бенефициария не могут наниматься в качестве экспертов без предварительного письменного согласия от Европейской Комиссии.

Требования для таких лиц будут адаптированы для профессиональной компетенции, необходимой для выполнения конкретного задания. Предлагаемые общие требования к краткосрочным экспертам таковы:

#### Квалификация и опыт:

- Ученая степень выше бакалавра (либо эквивалентное образование) по

специальности, по которой данного эксперта нанимают.

Конкретный профессиональный опыт:

- Хорошее знание международного (ООН и ИМО) законодательства и законодательства Европейского Союза и его практического / эффективного внедрения на морском транспорте, в частности того, которое относится к той сфере работы, для которой данного эксперта нанимают.
- Опыт в конкретном секторе, для работы в котором данного эксперта нанимают.
- Знакомство с информационными и коммуникационными технологиями.
- Хорошее знание английского языка. Знание русского будет расцениваться, как преимущество.
- Опыт работы в многонациональной среде.

### 6.1.3 Вспомогательный персонал и финансовое обеспечение

В этом контракте наличие финансового обеспечения является обязательным. Стоимость обеспечения считается включенной в ставки заработной платы. Затраты на вспомогательный персонал должны включаться в ставки заработной платы экспертов.

## 6.2. Офисное помещение

Офисное помещение разумных стандартов из расчета около 10 квадратных метров на каждого их экспертов, работающих по контракту, должно быть предоставлено страной-бенефициарием.

Затраты на офисное помещение покрываются из статьи бюджета на непредвиденные расходы. Стоимость квадратного метра должно соответствовать расценкам местного рынка на офисные помещения разумного стандарта.

## 6.3 Помощь со стороны Консультанта

Консультант должен обеспечить экспертам достаточную поддержку и оборудование. В частности, обеспечить достаточную административную, секретарскую и переводческую поддержку, чтобы дать экспертам возможность сосредоточиться на своих непосредственных обязанностях. Консультант также должен перечислять средства по мере необходимости для выполнения работ по контракту и обеспечения регулярной и своевременной оплаты персоналу.

Более того, он должен обеспечить, чтобы его эксперты имели в своем распоряжении основное офисное оборудование (ноутбуки с соответствующим программным обеспечением, мобильные телефоны, принтеры и т.д.) и основные средства презентации (оверхед – проектор (эпидиаскоп), мультимедийный проектор, проекционный экран и т.д.) Эти затраты включаются в ставки заработной платы.

Если Консультантом является консорциум, его устройство должно позволять максимальную гибкость при выполнении проекта. Следует избегать устройства, при котором каждый член консорциума получает фиксированный процент работы, которая должна быть выполнена по контракту.

## 6.4 Оборудование

Никакое оборудование не должно приобретаться от имени Органа власти, который подписывает контракт / страны-бенефициария в качестве части настоящего «Контракта на предоставление услуг» или передаваться Органу власти, который подписывает контракт / стране-бенефициарию в конце этого контракта. Любое оборудование, связанное с этим контрактом, которое должно быть приобретено страной-

бенефициарием, должно покупаться через отдельную тендерную процедуру на поставку.

## **6.5 Непредвиденные расходы**

Положение о непредвиденных расходах включает все соответствующие непредвиденные затраты, могущие возникнуть во время выполнения настоящего контракта. Эти средства не могут быть использованы для покрытия части заработной платы, как указано выше. Использование этих средств должно осуществляться в соответствии с требованиями «Общих условий» и информации, которая представлена в Приложении V к Контракту. Непредвиденные расходы включают:

- 1) Транспортные затраты и суточные для командировок, которые будут осуществляться, как часть настоящего контракта, за пределами баз проекта в стране-бенефициарии
- 2) Любые другие поездки, утвержденные Менеджером проекта
- 3) Аренду офиса
- 4) Перевод материалов тренинга и других соответствующих документов
- 5) Все затраты, связанные непосредственно с проведением мероприятий тренинга (рабочих совещаний, симпозиумов, семинаров).
- 6) Затраты на коммуникацию и связанную с ней публикацию материалов по согласованию с Органом власти, который подписывает контракт.

На непредвиденные расходы по этому контракту ассигнуется 1,200,000 евро. Эта сумма должна быть включена без изменений в бюджет.

Консультанту необходимо предварительное письменное разрешение от Органа власти, который подписывает контракт, для использования средств, предусмотренных на непредвиденные расходы, на компоненты 2, 3, 5 и 6. Для использования этих средств на компоненты 1 и 4 никакого письменного разрешения от Органа власти, который подписывает контракт, не требуется, однако, Консультант должен сохранять все оправдательные документы, как указано в Статье 24 «Общих условий» Контрактов на предоставление услуг, финансирующихся Европейской Комиссией.

Любые суточные, выплачиваемые на командировки в рамках настоящего проекта за пределами баз проекта в стране-бенефициарии, не должны превышать ставки суточных, опубликованных на веб-сайте [http://europa.eu.int/comm/europeaid/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm) на начало каждой такой командировки.

## **6.6 Проверка расходов**

Ассигнования на проверку расходов относятся к заработной плате аудитора, которому поручено проверять расходы по настоящему контракту для того, чтобы выплачивать следующий авансовый платеж, если таковой предусмотрен, и/или промежуточный платеж, если таковой предусмотрен.

Ассигнования на проверку расходов по настоящему контракту составляют 20.000 евро. Эта сумма должна быть включена в бюджет без изменений.

## **7. Отчеты**

### **7.1 Требования к отчетам**

Следует обратиться к Ст. 28 «Общих условий». Промежуточные отчеты должны составляться каждые 6 месяцев в течение периода выполнения проекта. К ним следует прилагать соответствующий инвойс, финансовый отчет и отчет о проверке расходов, упомянутый в Статье 28 «Общих условий».

В конце периода выполнения проекта необходимо подготовить заключительный отчет, заключительный инвойс и заключительный отчет о проверке расходов. Проект заключительного отчета должен быть направлен на рассмотрение как минимум за 1 месяц до окончания периода выполнения контракта. Необходимо отметить, что эти промежуточные и заключительный отчеты являются дополнительными к тем отчетам, которые указаны в параграфе 4.2 настоящего Технического задания.

Каждый отчет должен состоять из описательного раздела и финансового раздела. Финансовый раздел должен содержать детальную информацию о количестве дней, отработанных экспертами, непредвиденных расходах и проверке расходов. К заключительному отчету необходимо приложить заключительный инвойс, финансовый отчет и отчет о проверке расходов.

*Отчет о начальной фазе проекта:* Отчет о начальной фазе проекта готовится в течении 3 месяцев от начала проекта. Он должен кратко излагать то, что было выявлено, предложения по любым модификациям методологии, и содержать детальный план работ и этапы работы.

*Другие результаты проекта:* Кроме официальных отчетов, указанных выше, Контрактор должен предоставлять такую информацию о ходе выполнения проекта, какой требует Методология и/или Менеджер проекта, и должен регулярно информировать Менеджера проекта о политических, экономических или ведомственных обстоятельствах, важных для проекта. В частности, Контрактор должен предоставлять электронные и жесткие копии следующих материалов:

- Полную документацию о региональных тренингах;
- Полную документацию о национальных «мерах по распространению»;
- Все материалы тренингов, учебные планы и программы, подготовленные в рамках этого проекта;
- Другие разработанные рекомендации;
- Любые другие документы, требующие предварительного утверждения, как указано выше.

Никакой отчет или документ не должен передаваться третьим сторонам без предварительного разрешения со стороны Менеджера проекта. Контрактор должен уделять особое внимание конфиденциальности данных. Отчеты, а также заявления для прессы и т.д., сделанные Контрактором, должны недвусмысленно подчеркивать, что любая высказанная точка зрения представляет собой точку зрения Контрактора, а не взгляд Европейской Комиссии.

Права на все отчеты и другие материалы, подготовленные в рамках настоящего контракта, принадлежат Европейской Комиссии.

### **7.2 Подача и утверждение отчетов о ходе выполнения проекта**

Две копии отчета о ходе выполнения проекта, упомянутого выше, должны передаваться Менеджеру проекта со стороны ЕС. Отчеты должны быть составлены на английском языке. Менеджер проекта отвечает за утверждение отчетов о ходе выполнения проекта.

Кроме того, официальные отчеты должны предоставляться в

количествах, указанных ниже, тем учреждениям и на таких языках, как указано в таблице.

	Переплетенные		Не переплетенные		Компакт-диск
	Англ.	Рус.	Англ.	Рус.	Англ.-Рус.
Руководство проекта, ЕС, Брюссель	2 копии				1
Национальные Секретариаты ТРАСЕКА	По 1 на страну	По 1 на страну			
Постоянный Секретариат ТРАСЕКА, Баку	2	2	1	1	1
Координационный офис Тасис (в странах-бенефициариях)	По 1 на страну	По 1 на страну			
Делегации ЕС в странах-бенефициариях	По 1 на страну	По 1 на страну			
Мониторинговая группа Тасис (региональный офис)	1	1			1

Контрактор должен представлять отчеты непосредственно ключевым бенефициариям, которые могут для некоторых отчетов отличаться от указанных в таблице. Список адресатов отчетов будет предоставлять Менеджер проекта.

Копии Уведомлений о доставке реципиенту (реципиентам) должны отсылаться Менеджеру проекта по факсу или почтой.

С целью размещения отчетов на веб-странице ТРАСЕКА и дальнейшей обработки данных, отчеты должны присылаться в электронном виде в форматах ".doc" (Word) или ".pdf" (Adobe Acrobat).

В любом случае все тексты должны быть написаны обычными шрифтами, позволяющими сканирование, включая таблицы, карты, диаграммы, чертежи и т.д.

Только фотографии, логотипы и факсимиле оригинальных документов будут приниматься в графическом формате «bitmap» (внутри файлов «.doc» или «.pdf»), хотя в таком случае они не могут быть использованы для обработки данных. Разрешение файлов «bitmap» должно быть 150 dpi (точек на дюйм), или ниже. Каждому отчету должен соответствовать один общий файл Word (".doc") или Adobe Acrobat (".pdf"). Отчеты, присылающиеся в виде нескольких файлов и в разных форматах, приниматься не будут. Прежде чем присылать какие-либо файлы, Контрактору надлежит обратиться к Webmaster PS IGC TRASECA.

Контрактор должен составить и привести в своем «Техническом предложении» расписание представления отдельных документов в соответствии с конкретными техническими и коммерческими компонентами проекта. Официальные предварительные версии не требуются, но Контрактор должен внимательно обсуждать содержание с Менеджером проекта со стороны ЕС в Брюсселе перед изданием документов и представлять Менеджеру проекта предварительный вариант по его требованию.

## **8. Мониторинг и оценка**

### **8.1 Определение индикаторов**

Контрактор должен применять механизмы мониторинга для

периодической оценки выполнения работ по компонентам проекта. Следует выбирать конкретные показатели, которые дадут достоверные, полезные, практичные и сравнимые критерии движения в направлении достижения ожидаемых целей. Такие критерии могут быть количественными: измерения количества, включая статистические показатели; или качественными: суждение и взгляд, исходящие из субъективного анализа достигнутого прогресса.

Важные для мониторинга моменты, кроме того, включают:

- Отклонения от хода выполнения проекта относительно ранее согласованных этапов работы;
- Выполнение плана работ с точки зрения мероприятий и результатов проекта;
- Отклонения в усилиях и ресурсах, необходимых для выполнения мероприятий, по сравнению с запланированными;
- Введение новых мероприятий, не предусмотренных оригинальным планом;
- Возникновение препятствий, ограничений и других обстоятельств, препятствующих или негативно влияющих на выполнение проекта и требующих ускорения проекта.

## **8.2 Особые требования**

Нет