

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

Отчет о начальном этапе проекта

Ноябрь 2009
Европейская Комиссия



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

Отчет о начальном этапе проекта

Ноябрь 2009

Европейская Комиссия

Офис Европейской Комиссии по сотрудничеству ЮропЭйд
Централизованная работа в Европе, Средиземноморье и на Ближнем Востоке, Брюссель, Бельгия

Информация о версии и доработках отчета

Доработок	Дата	Кто написал	Кто проверил	Кто утвердил	Описание
0	13 ноября 2009	Капитан Фернандо Пардо	Фил Ле Гуа	Вим Верхегт	Первая версия

Настоящий документ выпущен уполномоченной стороной для конкретных целей, связанных только с вышеупомянутым проектом. Ни одна другая сторона не должна на него полагаться, и он не должен использоваться для других целей.

Мы не несем никакой ответственности за последствия в случае если какие-либо другие стороны будут полагаться на настоящий документ, если он будет использован для любой другой цели, или если в нем содержатся любые ошибки или упущения, связанные с ошибками или пробелами в данных, предоставленных нам другими сторонами

Настоящий документ содержит конфиденциальную информацию и интеллектуальную собственность. Его не следует показывать другим сторонам без нашего согласия

Глоссарий

Сокращение Определение

ADB	Азиатский банк развития
AIS	Система автоматического опознавания
BOO	Система «Построил-владею-эксплуатирую»
CHPEP	Центр проектов по здравоохранению и окружающей среде
CIS	СНГ
CO	Окись углерода
EAP	План/Планы действий по окружающей среде
EC	Европейская Комиссия
EMC	Центр мониторинга окружающей среды
EPI	Инструмент(ы) экологической политики
EQS	Стандарт качества окружающей среды
EU	Европейский Союз
EUROPEAID	Офис Комиссии по сотрудничеству
GRT	Валовой регистровый тоннаж
HELCOM	Хельсинкская Комиссия
IFI	Международные финансирующие учреждения
ILO	Международное бюро труда
IMO	Международная морская организация
ISPS Code	Международный кодекс по охране судов и портовых средств
KEA	Ключевая экологическая область (области)
LRIT	Дальняя идентификация и контроль местоположения судов
MARPOL	Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973, с дополнениями, внесенными Протоколом 1978
MEDA	Программа структурных изменений ЕС
MoA	Министерство сельского хозяйства
MoE	Министерство экономики
MoEMR	Министерство энергетики и минеральных ресурсов
MoEP	Министерство охраны окружающей среды
MoFBP	Министерство финансов и планирования бюджета
MoH	Министерство здравоохранения
MoU	Меморандум о взаимопонимании
NGO	Неправительственная организация
NO ₂	Двуокись азота
OECD	Организация по экономическому сотрудничеству и

Сокращение	Определение
	развитию
OPRC	Международная конвенция по загрязнению нефтью, готовность, реагирование и сотрудничество, 1990
PHARE	ФАРЕ, Помощь Польше и Венгрии в реструктуризации экономики
PPP	Государственно-частное партнерство
PSC	Государственный портнадзор
PWM	Управление отходами в порту
QA/QC	Оценка качества/Контроль за качеством
RASMA	Государственная морская администрация Республики Азербайджан
RK	Республика Казахстан
SASEPOL	Безопасностью, охрана от терроризма и предотвращение загрязнения (сокращенное название проекта)
SOLAS	Охрана человеческой жизни на море
STCW	Международная Конвенция по стандартам обучения, сертификации и несения вахты для моряков, 1978, с дополнениями 1995 и 1997 гг.
STE	Краткосрочный эксперт
SUA	Конвенция по борьбе с незаконными актами против безопасности морского судоходства и ее Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе
TA	Техническая помощь
TACIS	Техническая помощь странам СНГ
TEN	Трансъевропейские сети
TL	Руководитель группы
ToR	Техническое задание
TRACECA	ТРАСЕКА, Транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия»
TMRL	Туркменские морские и речные линии
VOC	Летучие органические соединения
VTMIS	Службы управления движением судов и информацией
VTS	Системы управления движением судов
WHO	Всемирная организация здравоохранения

Содержание

Глава	Название	Стр.
	Глоссарий	i
	Форма 1.2. ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА	0
1.	Краткое описание проекта	1
2.	Анализ проекта	5
2.1	Обстановка, в которой выполняется проект _____	5
2.2	Связи с другими проектами _____	5
2.3	Совещания, посвященные началу проекта (Кик-офф) _____	7
2.4	Краткое описание ситуации на национальном уровне _____	8
2.5	Бенефициарии и целевые группы _____	19
3.	Обзор Технического Задания проекта	22
4.	Планирование Проекта	29
4.1	Цели Проекта _____	29
4.2	Подход Проекта _____	29
4.3	Результаты проекта _____	43
4.4	Планирование на весь срок проекта _____	45
4.5	Ограничения, риски и допущения _____	50
4.6	Планирование на следующий отчетный период _____	52
5.	План выполнения	55
5.1	Мобилизация офисов и экспертов _____	55
5.2	Структура группы _____	55
5.3	Наблюдательный Комитет _____	57
5.4	Национальный Наблюдательный Комитет и Региональная Рабочая Группа _____	57
Appendix A.	– Приложение А. Логическая структура _____	59
Appendix B.	– Приложение В. Статус внедрения Конвенций ИМО _____	64
Appendix C.	– Приложение С. Планы работ и ресурсы персонала _____	66
Appendix D.	– Приложение D. Протоколы совещаний _____	69
	Таблицы	
	Таблица 3.1:Комментарии к заданиям ТЗ _____	26
	Таблица 4.1:Результаты проекта _____	43
Табл. 4.2:	Форма 1.4 (Тасис) – Рабочий план на весь срок проекта _____	46
Табл. 4.3:	Форма 1.5 (Тасис) – Общий План Результатов _____	47
Табл. 4.4:	Форма 1.6 (Тасис) – Запланированные мероприятия на следующий отчетный период, до 24 сентября 2009 _____	54

Рисунки

Рисунок 2.1: Организационная структура Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан 1

Рисунок 2.2: Организационная структура Единой Государственной Транспортной Администрации Грузии _____	1
Рисунок 2.3: Организационная структура Государственной Морской Администрации Туркменистана _____	1
Рисунок 5.1: Организационная структура Команды, выполняющей проект _____	1
Рисунок 5.2: Схема работы в течении всего проекта _____	1

Форма 1.2. ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА

Название Проекта	:	Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей		
Номер Проекта	:	EuropeAid/127221/C/SER/Multi		
Страна	:	Украина, Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Казахстан		
Консультант		Местная организация	Консультант	ЕС
Имя	:	_____	Вим Верхегт	
Адрес	:	_____	Мотт МакДоналд Деметер-Хаус Кембридж CB1 2RS Великобритания	
Тел.	:	_____	+44 1223 463681	
Факс	:	_____	_____	
Телекс:		_____	_____	
Контактное лицо	:	_____	Вим Верхегт	
Подписи	:	_____	_____	

Дата отчета : 13 ноября 2009
Отчетный период : 31 июля 2009 – 31 октября 2009
Автор отчета : Капитан Пардо, Джон Остергаард, Фил Ле Гуа

Группа Управления и оценки ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро Тасис [Рук. направления]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

1. Краткое описание проекта

Название Проекта :	Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма, предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей Неофициальное название - SASEPOL (SAfety, SEcurity and POLlution prevention)
Проект Номер :	EuropeAid/127221/C/SER/Multi
Страна :	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина

Аспект	Содержание
Общие цели:	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
Конкретная цель проекта:	Поддерживать эффективное внедрение международной законодательной структуры и международных конвенций по морской безопасности, защите от терроризма и предотвращению загрязнения с судов в странах Черного и Каспийского морей
Ожидаемые результаты:	<p>Результат 1: Улучшение знаний и процедур в учреждениях стран-бенефициариев по внедрению и выполнению международных конвенций и других инструментов, относящихся к загрязнению моря, морской безопасности и защите от терроризма, а также инспектированию судов;</p> <p>Результат 2: Предоставлена поддержка заинтересованным органам власти во внедрении международных конвенций по морской безопасности, защите от терроризма и предотвращению загрязнения с судов; Морские и портовые власти, отвечающие за систему, получили советы по использованию и эксплуатации систем VTS; Разработан тренинг-модуль и проведен соответствующий курс по эксплуатации VTS</p> <p>Результат 3: Подготовлен Тренинг-План, включающий выявленные важные вопросы, для тренинга и наращивания возможностей в сфере морской безопасности, защиты от терроризма, предотвращения загрязнения, PSC и VTS. Запланированные курсы и семинары по вышеупомянутым вопросам были проведены для соответствующего персонала стран-бенефициариев. Влияние тренингов было оценено.</p> <p>Результат 4: Были разработаны инспекционные процедуры для лучшего внедрения и гармонизации Государственного Портнадзора согласно Меморандума о Взаимопонимании черноморских стран и применения международных стандартов PSC (Государственного Портнадзора) в странах Каспийского моря, где Меморандума о взаимопонимании нет. Системы обработки отходов с судов были проанализированы, уделяя внимание портовым приемным сооружениям. Состояние внедрения Кодекса ISPS Конвенции SOLAS в странах-бенефициариях было оценено в отношении безопасности судов и портов.</p> <p>Результат 5: Создана сеть соответствующих органов власти и экспертов посредством постоянной Рабочей Группы в целях обсуждения и обмена опытом и знаниями в области морской безопасности, защиты от терроризма предотвращения загрязнения морей</p>

Аспект	Содержание
	<p>Результат 6: Были определены морские проекты и финансовые схемы, и были подготовлены соответствующие «резюме проектов» или аналогичные документы, содержащие спецификацию на соответствующее технико-экономическое обоснование или предварительный анализ осуществимости</p> <p>Результат 7: Информация и соответствующие документы, касающиеся выполнения проекта, распространены, веб-сайт создан</p>
Планируемые результаты:	<p>Результат 1:</p> <ul style="list-style-type: none">• Отчет о состоянии транспозиции и внедрения международных конвенций и других инструментов, относящихся к морской безопасности, охране от терроризма и предотвращению загрязнения с судов• План транспозиции международных конвенций и других инструментов, связанных с морской безопасностью, охраной от терроризма и предотвращению загрязнения с судов• Оперативная структура для применения добровольной схемы аудита стран-членов ИМО• 1 семинар по внедрению «Добровольной схемы аудита стран-членов ИМО» <p>Результат 2:</p> <ul style="list-style-type: none">• План Действий по созданию современных морских администраций• Отчет о состоянии организации и эксплуатации служб VTS в странах – бенефициариях• План тренинг – курсов для операторов VTS. <p>Результат 3:</p> <ul style="list-style-type: none">• План Тренингов по соответствующим вопросам согласно Мероприятию 3.1• Материалы для курсов, включенных в План Тренингов• Отчеты о проведенных тренинг – курсах• Отчет о влиянии тренингов. <p>Результат 4:</p> <ul style="list-style-type: none">• Отчет об уровне выполнения Черноморского Меморандума о Взаимопонимании в заинтересованных странах;• Образцовый порт наилучшей практики по применению PSC в каждой стране.• Отчет о существующих приемных сооружениях для судовых отходов.• Образцовый порт наилучшей практики по приемным сооружениям в каждой стране• Отчет об уровне внедрения Кодекса ISPS в странах проекта• Образцовый порт наилучшей практики по внедрению Кодекса ISPS в каждой стране.• Предложение по обновлению информации по внедрению Кодекса ISPS в этих странах <p>Результат 5:</p>

Аспект	Содержание
	<ul style="list-style-type: none"> Техническое задание для Рабочей Группы по морской безопасности, охране от терроризма и предотвращению загрязнения с судов Проект Плана Действий по морской безопасности, охране от терроризма и защите морской среды <p>Результат 6:</p> <ul style="list-style-type: none"> Модель финансовых процедур проектов Список выявленных морских проектов, ранжированный по степени приоритетности Резюме выбранных предложенных проектов <p>Результат 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> Веб-сайт проекта создан и работает; Перечень информации, которая должна быть вывешена на веб-сайт Список публикаций и распространение информационных документов.

Мероприятия проекта : для достижения Результата 1

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 Портнадзору) - все страны
Мероприятие 1.2	В зависимости от результатов по Мероприятию 1.1, подготовить и выполнить план транспозиции (там, где это необходимо) пересмотренных международных конвенций и положений в национальное законодательство
Мероприятие 1.3	Обсуждение и планирование присоединения к «Добровольной схеме государственного аудита стран-членов ИМО»
Мероприятие 1	Провести региональный семинар по внедрению международных морских конвенций

Мероприятия проекта : для достижения Результата 2

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 Портнадзору))
Мероприятие 2.2	Оценить потребности и приоритеты в использовании VTS (Систем управления движением судов) в главных национальных портах

Мероприятия проекта : для достижения Результата 3

Мероприятие 3.1	Подготовить План Тренинга, основанный на соответствующих вопросах, для тренинга и наращивания возможностей, координируя работу с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициариев
Мероприятие 3.2	Проведение соответствующих тренинг-курсов (на национальных или региональных уровнях) и поддержка эффективной передачи ноу-хау

Мероприятия проекта : для достижения Результата 4

Мероприятие 4.1	Поддержка в каждой стране разработки определенных инспекционных процедур и определение портов наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный Государственный Портнадзор
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

Мероприятие 4.3	Дальнейшая оценка, определение порта наилучшей практики и помощь во внедрении Кодекса ISPS
Мероприятия проекта : для достижения Результата 5	
Мероприятие 5.1	Поддержка региональных Рабочих Групп по морской безопасности и охране от терроризма («Бакинская инициатива» ТРАСЕКА)
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
Мероприятия проекта : для достижения Результата 6	
Мероприятие 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)
Мероприятия проекта : для достижения Результата 7	
Мероприятие 7	Коммуникация и меры по повышению информированности в вопросах морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов разработаны

Дата начала проекта : 31 июля 2009
Длительность проекта: 24 месяца

2. Анализ проекта

2.1 Обстановка, в которой выполняется проект

Морские администрации причерноморских и прикаспийских стран имеют много общих возможностей, связанных с принятием и внедрением международных конвенций в области морского транспорта.

В качестве стратегического партнера пяти стран-бенефициариев, Европейский Союз обеспечивает долгосрочное финансирование для того, чтобы помочь обеспечить морскую безопасность и охрану окружающей среды в регионе.

В настоящее время считается, что у стран Черного моря более высокий уровень соответствия, что по большей части можно отнести к недавнему присоединению двух из причерноморских стран к Европейскому Союзу. Румыния и Болгария значительно выиграли в ходе процесса своего присоединения в результате передачи им опыта и знаний другими странами ЕС, и теперь перенесли полный *acquis communautaire* (фр.: *Общий свод законодательных актов*) в свои национальные законодательства. Турция, еще одна страна-кандидат на вступление в ЕС, которая является ассоциированным участником настоящего проекта, также выиграла в результате значительной поддержки со стороны ЕС их морской администрации в соответствии с законодательством Европейского Союза.

Этот проект дает возможность странам-бенефициариям выгодно использовать международный опыт, имеющийся у международных экспертов, направленных Европейским Союзом, и, сочетая его со своим национальным опытом, разработать и реализовать соответствующие стратегии и программы по морскому транспорту, а также внедрить «объединенные» политические пакеты на региональных и национальных уровнях в области морской безопасности, защиты от терроризма и предотвращения загрязнения с судов.

Желаемым результатом настоящего проекта технической помощи является увеличение и расширение тех знаний и опыта, которые необходимы национальным и региональным органам, отвечающим за морскую безопасность, защиту от терроризма и охрану морской среды. Еще одним стремлением проекта является оказание помощи странам-бенефициариям в завершении их присоединения к соответствующим конвенциям ИМО и улучшении внедрения этих конвенций в национальном и региональном контексте.

Проект считает Безопасность, Защиту от Терроризма и Предотвращение Загрязнения базовыми элементами развития морского транспорта, представляющими особую важность для некоторых недавних инноваций в транспортных сетях, таких как разработка «Морских магистралей», ближние морские перевозки (Short Sea Shipping) и мультимодальный/Ко-модальный транспорт (Multimodal/Co-modal Transport), которые применяются в каспийском и черноморском регионах. Есть надежда, что эти инновации внесут свой вклад в создание действительно всеобъемлющего транспортного коридора в рамках инициативы ТРАСЕКА и что принципы Безопасности, Защиты от Терроризма и Предотвращения Загрязнения будут положены в основу этого процесса.

2.2 Связи с другими проектами

Страны-бенефициарии принимали участие в ряде ранее выполнявшихся программ и проектов, связанных с управлением морской безопасностью, защитой от терроризма (Кодексы ISM и ISPS) и

предотвращением загрязнения, как на Черном, так и на Каспийском море, либо по отдельности, либо в качестве партнеров региональных программ. Сюда включается следующее:

- Ряд проектов, связанных с развитием Транспортного Коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА); финансируемых Европейской Комиссией, наиболее соответствующие из которых:
 - «Улучшение морских связей между коридором ТРАСЕКА и коридорами трансъевропейских сетей» (Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина);
 - Морской тренинг: Украина, Грузия, Азербайджан, Казахстан;
 - Морские магистрали для Черного и Каспийского морей;
- Программа по окружающей среде Каспийского моря; финансируется Всемирным Экологическим Фондом;
- Технико-экономическое исследование развития украинских портов
- Программа по окружающей среде Черного моря; финансируется Всемирным Экологическим Фондом
- Экологическое сотрудничество на Черном море, финансируется ЕС
- Проект правительства Великобритании и Северной Ирландии по морской безопасности и охране морской среды в Каспийском регионе
- Проект, инициированный ОБСЕ и финансируемый Финляндией, по повышению готовности к разливам нефти, реагированию и сотрудничеству в регионе Каспийского моря
- Мероприятия, финансируемые нефтяной промышленностью, инициированные под эгидой Региональной Инициативы Готовности к Разливам Нефти (OSPRI).

Большинство этих проектов занимались или занимаются вопросами, подобными тем, которым посвящен настоящий проект, и результаты их будут учтены во время выполнения работ по настоящему проекту для обеспечения последовательности и сведения к минимуму риска дублирования усилий. Для информации ниже приводятся резюме ключевых проектов:

«**Морской тренинг: Украина, Грузия, Азербайджан, Казахстан**» проводился с октября 2005 по октябрь 2007 с целью способствовать безопасности судоходства, предотвращению загрязнения моря, повышению информированности по вопросам окружающей среды через тренинг-курсы и предоставление помощи морским учебным заведениям и центрам для укрепления их менеджмента и наращивания возможностей в регионах ТРАСЕКА.

«**Морские магистрали для Черного и Каспийского морей**» - проект начался в декабре 2008 и будет продолжаться до 2011. Внимание проекта уделяется главным образом программе ТРАСЕКА, он направлен на улучшение логистических возможностей, интероперабельности и мультимодального транспорта между странами СНГ. Особенно соответствуют настоящему проекту компоненты, относящиеся к безопасности морских перевозок и охране окружающей среды. Координация между командами проектов в этих вопросах будет полезной для настоящего проекта.

«**Улучшение морских связей**» между коридором ТРАСЕКА и коридорами трансъевропейских сетей» (Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина), будет завершен в мае 2009 и имеет прямое отношение к проекту SASEPOL. В частности, компоненты морской безопасности и защиты от терроризма, которые являются предметами мероприятий 4.1 (PSC), 4.3 (Кодекс ISPS) и мероприятия 3.2, тренинг-курсы по SOLAS, ISPS и PSC.

Проект **Морских связей** включает обзор ситуации с морской безопасностью в черноморском регионе, что станет ключевым ресурсом, на котором мы будем основываться при выполнении работ, запланированных для достижения Результата 1 проекта SASEPOL. Однако, главной частью нашего проекта является формулировка концепции и разработка «интегрированной системы

управления безопасностью и защитой от терроризма (SASEMAS)» в пяти причерноморских странах-участницах: Болгарии, Грузии, Румынии, Турции и Украине.

Концепция региональной системы управления морской безопасностью стала темой большой дискуссии и получила поддержку ряда стран-участниц проекта Морских связей. Предложенная система фактически представляет собой сочетание Международного Кодекса Управления Безопасностью (ISM) и Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS), которые уже были внедрены по отдельности в качестве обязательного требования для соответствия требованиям Конвенции SOLAS.

Инновационная «Интегрированная система управления безопасностью и защитой от терроризма (SASEMAS)», включающая объединенную систему, вероятно, станет темой дальнейшей дискуссии между партнерами проекта и Наблюдательным Комитетом во время представления «Отчета о начальном этапе проекта». На этой стадии к рассмотрению предлагаются следующие моменты:

- Готовность Морских властей, портов и судоходных компаний (частный сектор) согласиться с региональным планом управления;
- Дополнительная административная нагрузка на администрацию и потенциальная возможность увеличить бюрократию;
- Нежелание стран вводить новое международное/региональное учреждение;
- Гармонизация различий во внедрении Директивы ЕС об ISPS в Румынии и Болгарии, и подход к внедрению Кодекса ISPS Всемирной Морской Организации в других странах-бенефициариях;
- Потребность в гармонизации подхода соответствующих национальных органов и учреждений для того, чтобы позволить эффективно управлять системой (например, Администрация, береговая охрана, PSC и т.д.);

Принимая во внимание большую работу, проделанную по этому вопросу проектом Морских связей, на этом этапе предлагаются следующие действия:

1. Включить этот пункт в повестку дня Наблюдательного Комитета;
2. Организовать рабочее совещание, посвященное этому вопросу.

Настоящий проект намерен продолжать работу вышеперечисленных проектов и основываться на проделанной ими работе, а также использовать любые другие соответствующие исследования, с целью развивать устойчивые знания (т.е. знания, содержащиеся и передаваемые в местном контексте без необходимости в международной поддержке) и далее укреплять организационные возможности национальных администраций.

В дополнение к вышеперечисленным проектам, настоящий проект также будет поддерживать и примет поддержку от других инициатив, которые в настоящее время выполняются или планируются в регионе в близком будущем. Наш подход состоит в детальном взаимодействии с командами, начинающими любые новые проекты, соответствующие нашему, для (i) обмена идеями и опытом; (ii) обеспечения отсутствия конфликта между используемыми подходами, таким образом избегая ненужного дублирования работы там, где это возможно; и (iii) создания синергического эффекта где и когда это возможно.

2.3 Совещания, посвященные началу проекта (Кик-офф)

Первоначально планировалось провести совещание, посвященное началу проекта, в Одессе чтобы представить проект бенефициариям. Однако, поскольку организации-бенефициарии включали несколько организаций в каждой стране, было принято решение провести отдельный кик-офф в

каждой из стран. Совещания были проведены в Грузии и Украине (на Черном море) и Азербайджане и Казахстане на Каспийском море. К сожалению, на момент написания отчета не было возможности организовать такое совещание в Туркменистане, и оно все еще находится на стадии планирования, так как для него требуется утверждение со стороны государственных властей.

Было также проведено Совещание, посвященное началу проекта, с ключевыми стейкхолдерами из Европейского Союза для повышения информированности о проекте команд из этой организации. Протоколы всех совещаний представлены в Приложении 4 к этому отчету.

Совещания, посвященные началу проекта, расцениваются как очень полезные для повышения осведомленности об объеме, целях и ожидаемых результатах, а также для более фундаментального оповещения о существовании этого проекта.

Эти совещания также использовались, как средство установить начальные контакты с представителями тех учреждений, которые являются целью работы экспертов. Такой прямой контакт на начальной стадии проекта должен принести пользу по мере дальнейшего выполнения проекта.

2.4 Краткое описание ситуации на национальном уровне

На основе обсуждений, состоявшихся к этому моменту, информации из имеющейся литературы и знаний ключевых и неключевых экспертов (как местных, так и международных) был проведен базовый анализ состояния выполнения конвенций в каждой из стран, который представлен ниже.

2.4.1 Общие вопросы

Все страны-бенефициарии за последние несколько десятилетий присоединились к большинству Конвенций ИМО, относящихся к морской безопасности, защите от терроризма и охране морской среды. Во многих из этих стран внедрение и выполнение законов для ввода в действие Конвенций ИМО отстает, хотя было бы желательно внедрить эти Конвенции. Это отвечает как законодательной, так и эксплуатационной точке зрения. Подробная и обновленная таблица, показывающая статус внедрения Конвенций ИМО в странах-бенефициариях и ассоциированных странах, приведена в Приложении 2 к этому отчету.

Основываясь на работе, проведенной к настоящему времени, были определены следующие общие моменты, как потенциальные факторы, влекущие за собой отставание эффективного применения международных конвенций от их принятия. Эти факторы потребуют дальнейшего исследования на начальных этапах проекта чтобы обеспечить усилия проекта в нужном направлении для решения ключевых вопросов:

- **Технические возможности персонала:** существует ощутимый недостаток (количественный) персонала, обладающего должной квалификацией и опытом, в Национальных Морских Администрациях.
- **Международные классификационные общества:** Соответствующее выполнение международных конвенций целиком и полностью является обязанностью национальных администраций в связи с их функциями Государства Флага, Прибрежного Государства или Государства Порта. К сожалению, во многих случаях эта функция была взята на себя международными классификационными обществами и национальными портовыми администрациями. Необходимые судовые документы и сертификаты соответствия, которые, согласно Конвенциям, должны выдаваться Администрацией Государства Флага, в настоящее

время выдаются международными классификационными обществами или местными портовыми администрациями без должных полномочий и контроля.

- **Укрепление национального законодательства:** при отсутствии соответствующего национального законодательства, контроля и выполнения процедур, выдача документов, сертификатов и контроль соответствия, включая Государственный Портнадзор (PSC), на иностранных судах осуществляется местными властями, портовыми администрациями и классификационными обществами, и единых стандартов для этого у них нет. Сюда также включаются такие вопросы как арест судна в случае серьезных нарушений требований безопасности, наложение штрафов и расследование сообщенных нарушений требований, принятых на международном и согласованных на национальном уровне. Во многих традиционно морских странах Европы и других частей света соответствующее и отвечающее требованиям национальное законодательство обеспечивает базу и имеет связь с Конвенциями ИМО, и в то же время создает законодательную базу для создания соответствующей национальной морской администрации, внедрения и выполнения согласованных международных и дополнительных национальных требований.
- **Механизмы официального сотрудничества:** Значительные препятствия для внедрения и выполнения могут существовать там, где имеет место слабое официальное сотрудничество между национальными властями, вовлеченными органами и другими соответствующими учреждениями.
- **Финансирование:** Недостаточная концентрация необходимых финансовых средств в национальном бюджете, разумеется, также препятствует внедрению и выполнению.
- **Мониторинг:** Также могут отсутствовать четкие системы и механизмы отчетности, которые позволили бы национальным морским администрациям вести должный мониторинг и разрабатывать планы действий, направленные на устранение или уменьшение угроз морской безопасности и окружающей среде.
- **Конкуренция:** Органы государственной власти и частные учреждения, которые контролируют и осуществляют мониторинг судоходства, могут активно конкурировать, и временами их усилия, направленные на контроль, могут пересекаться.
- **Коммуникация:** Отсутствие достаточных и адекватных средств коммуникации между центральной администрацией и ее представительствами на местах, где должен осуществляться контроль, приводит к слабой ответственности на местном уровне. Эта проблема далее ухудшается недостаточным количеством опытных людей на местном уровне.

2.4.2 Азербайджан:

Статус внедрения Конвенций

Начальный анализ, проведенный приезжавшими экспертами, показал, что многие проблемы, идентифицировавшиеся в Азербайджане предыдущими исследованиями, значительно уменьшились или полностью устранены после недавнего создания (21 апреля 2006) Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан (RASMA). Оказание поддержки администрации Азербайджана в лучшем понимании роли, полномочий и возможностей RASMA станет ключевым компонентом начальных мероприятий проекта в Азербайджане.

Наше понимание структуры Администрации, составленное на основе визитов, состоявшихся до сих пор, представлено на Рис. 2.1.

Республика Азербайджан не ратифицировала или не присоединилась к следующим конвенциям, которые важны для настоящего проекта:

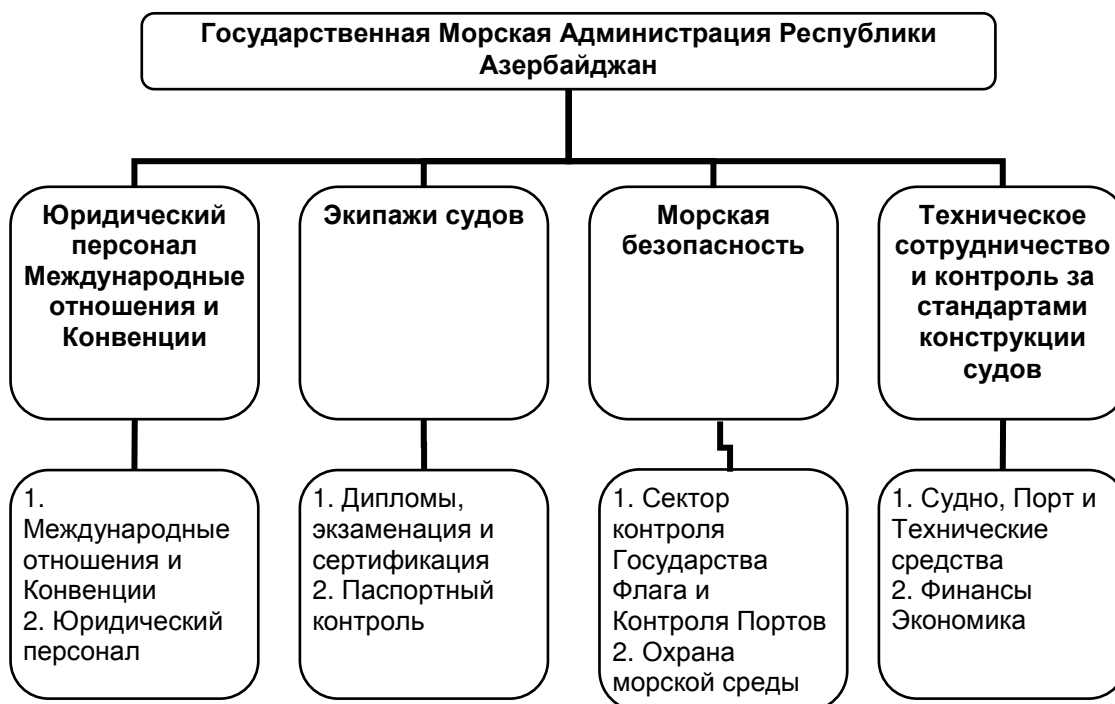
- Протокол Лондонской Конвенции 96
- Конвенция INTERVENTION 69
- Протокол INTERVENTION 73
- Конвенция HNS 96
- OPRC/HNS 2000
- Конвенция FUND 1971 и все протоколы
- Конвенция BUNKERS CONVENTION 01
- ANTI FOULING 01
- BALLASTWATER 2004
- HONG KONG 2009 – безопасная утилизация судов

Структура Морской Администрации

Государственная Морская Администрация Республики Азербайджан (RASMA) Министерства Транспорта была создана 21 апреля 2006. RASMA отвечает за внедрение мер по морской безопасности (включая охрану окружающей среды). Она координирует работу инспекторов Государства Флага и Государственного Портнадзора, портовых властей и уполномочила ряд международных классификационных обществ действовать от своего имени – инспектировать суда и выдавать соответствующие сертификаты.

Морская Администрация также несет ответственность за выполнение Национальной политики в области безопасности судоходства, предотвращения морского загрязнения с судов и внедрения Кодекса ISPS на борту судов и в портах. Администрация поддерживает тесный контакт с другими стейкхолдерами (заинтересованными сторонами), такими как судоходные компании, иммиграционные и таможенные службы, береговая охрана и полиция.

Рисунок 2.1: Организационная структура Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан



В дополнение к ответственности за охрану окружающей среды (связанную с морской безопасностью), Министерство окружающей среды/экологии также несет общую ответственность за охрану окружающей среды Азербайджана, и эффективная координация между министерствами является основополагающим фактором для успешного внедрения и выполнения конвенций, связанных с предотвращением загрязнения.

Министерство чрезвычайных ситуаций недавно получило задание составить проект и подготовить окончательный вариант Национального Плана Действий на случай разлива нефти. В случае морских разливов нефти, Министерство будет сотрудничать с Государственной Морской Администрацией, которая, в случае принятия мер по борьбе с разливом, будет нести общую ответственность за операцию «на море».

Азербайджан ратифицировал большинство соответствующих Конвенций ИМО. Однако, начальное исследование показывает, что им недостает оперативного и практического опыта и руководств для обеспечения эффективного внедрения этих Конвенций.

2.4.3 Грузия:

Состояние внедрения Конвенций

До 1997 считалось, что Морская Администрация Грузии работает в условиях устаревшего законодательства. Однако, недавнее выполнение ряда проектов, которые финансировались ИМО и Программой Тасис, привело к значительным улучшениям положения Грузии, которая сейчас внедрила следующее ключевое морское законодательство:

- Морской Кодекс (1997)
- Закон о морских районах (2001)
- Закон SAR
- Закон STCW
- Закон об окружающей среде
- Портовые правила (N-53/2003)
- Портовые правила безопасности (N 51/2003)
- Правила расследования морских аварий (N53/2003),
- Режим плавания в территориальных водах Грузии (Указ Президента N380/2007)
- Циркуляры MARAD
- Закон об административных штрафах

В результате административных реформ Морская Администрация преобразована в «Департамент морского транспорта» и подчиняется Единой Транспортной Администрации. Структура Департамента морского транспорта приведена на Рис. 2.2.

Грузия еще не ратифицировала или не присоединилась к следующим конвенциям, которые важны для настоящего проекта:

- Протокол 97 MARPOL (Приложение VI)
- Протокол FUND 2003
- Конвенция HNS 96
- OPRC/HNS 2000
- Конвенция BUNKERS CONVENTION 01
- ANTI FOULING 01
- BALLASTWATER 2004
- HONG KONG 2009 – безопасная утилизация судов

Дополнительное замечание, сделанное лицами, ответственными за международные конвенции, показывает, что хотя некоторые конвенции не ратифицированы, они эффективно применяются в стране через определенные национальные законы. Анализ существующих в этом вопросе пробелов будет проведен как часть Мероприятия 1.1.

Структура Морской Администрации

Департамент морского транспорта Министерства регионального развития и инфраструктуры Грузии несет всю ответственность за национальную морскую безопасность. Он также отвечает за некоторые аспекты предотвращения загрязнения, такие как реагирование в случаях разлива нефти.

Департамент отвечает за юридические вопросы, национальное внедрение международных морских конвенций, портовые власти, контроль Государства Флага и Государственный Портнадзор.

Департамент морского транспорта работает в тесном сотрудничестве с другими стейкхолдерами, такими как береговая охрана, полиция, иммиграционные и таможенные власти.

Департамент находится в Батуми и включает Регистр Судоходства, Отдел по внедрению требований ИМО Государствами Флагов, Морскую Инспекцию и Морской Спасательный и Координационный Центр (MRCC).

Рисунок 2.2: Организационная структура Единой Государственной Транспортной Администрации Грузии



Исключая ту роль, которая принадлежит морской администрации в случае реагирования на разлив нефтепродуктов, общая ответственность за охрану морской среды лежит на Министерстве окружающей среды и природных ресурсов.

Министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов Грузии также отвечает за выполнение требований, связанных с международными морскими конвенциями, в первую очередь MARPOL. Министерство несет общую ответственность за мониторинг и выявление обстоятельств разливов нефти и преследование нарушителей. Однако, мониторинг того, как внедряются конвенции *per se* (лат.: как таковые), остается в компетенции Единой Транспортной

Администрации. Департамент морского транспорта отвечает за оперативное реагирование на морские разливы нефти.

В Министерстве охраны окружающей среды и природных ресурсов есть «Конвенционная инспекция по защите Черного моря». Эта конвенционная инспекция отвечает за мониторинг соответствия требованиям MARPOL для всех судов. В более широком смысле обязанности инспекции сосредоточены на всех вопросах загрязнения Черного моря и биоразнообразия, но недавно ей также придали функцию рыбнадзора. «Загрязнение» относится ко всем видам загрязнения, из береговых источников или с судов. Конвенционная инспекция опубликовала руководство и другие инструменты для способствования внедрению MARPOL. Она контролирует выполнение международных обязательств, таких как обязательства, связанные с балластными водами и инспектированием видов.

Конвенционная инспекция также является компетентным органом по предотвращению загрязнения нефтью и административным аспектам по Конвенции OPRC, но не привлекается к устранению причин загрязнения. Это входит в круг обязанностей морской администрации. Конвенционная инспекция также выполняет разрешительные функции по Черному морю, включая и те, которые относятся к контролю ресурсов. Береговая охрана предоставляет техническую помощь и поддержку.

Главным морским законодательным актом, принятым в Грузии в 1997, является Морской Кодекс Грузии, который представляет собой первую кодификацию морского законодательства Грузии. Статус Морских Районов регулируется Законом Грузии о Морских Районах, принятым в 1998. Другие важные морские законодательные инструменты таковы:

- Положения о регистрации судов, Положения о расследовании морских аварий, Положение о регистрации закладных на суда, Положения о капитане порта, Положения о лоцманской службе 1999-го года;
- Закон об обучении и сертификации моряков в соответствии с Конвенцией STCW 1995, и Закон об аварийно-спасательной службе, принятый в 2000;
- Положения о грузинских портах, 2003.

Ключевые национальные законы об окружающей среде, относящиеся к данным вопросам, включают Закон Грузии об охране окружающей среды, Закон Грузии о правилах транзита и импорта опасных отходов на территорию Грузии и Закон Грузии о воде.

Начальная оценка показывает, что Грузия располагает исчерпывающим набором правил, регулирующих морские вопросы. Грузия является участницей большого числа Конвенций ИМО и включила соответствующие требования конвенций в свое национальное законодательство.

Грузия рада технической помощи, которая способствует улучшению внедрения и выполнения конвенций на национальном уровне. Особенно она рада помощи и поощрению подготовки к возможному присоединению Грузии к Конвенциям Bunker, Ballast и AFS, а также к Приложению VI Конвенции MARPOL.

Грузия является участницей Черноморского Меморандума о Взаимопонимании по Государственному Портнадзору.

2.4.4 Казахстан:

Статус внедрения конвенций

Морская Администрация Казахстана не такая четко определенная организация, как в других странах-бенефициариях. Наше рабочее понимание состоит в том, что в Астане существует Комитет транспортного контроля, который имеет дело с некоторыми аспектами морского транспорта на национальном уровне. Однако, многие обычные повседневные функции морской администрации выполняют портовые власти Актау под наблюдением Министерства Транспорта.

Наше главное внимание в Казахстане будет уделено рассмотрению структуры Морской Администрации. В конечном итоге (и если это будет санкционировано государством) проект может рассмотреть варианты реорганизации Морской Администрации в качестве ключевого мероприятия по укреплению национальных учрежденческих возможностей.

Республика Казахстан еще не ратифицировала или не присоединилась к следующим конвенциям, которые важны для настоящего проекта:

- Конвенция FUND, 1971, и все протоколы
- Конвенция OPRC 90
- Конвенция HNS 96
- OPRC/HNS 2000
- Конвенция BUNKERS CONVENTION 01
- ANTI FOULING 01
- BALLASTWATER 2004
- NAIROBI WRC 2007
- HONG KONG 2009 – безопасная утилизация судов

Структура Морской Администрации

Отдел Морского Транспорта Министерства транспорта и коммуникаций был создан менее двух лет назад. Отдел Морского Транспорта, согласно Указу Президента, получил обязанность внедрять национальную морскую политику, включая разработку соответствующего национального законодательства и внедрение всех Конвенций ИМО, к которым присоединился Казахстан.

Создалось впечатление, что главная сложность состоит в отсутствии у Отдела Морского Транспорта эффективной структуры внедрения, а также оперативных и практических руководств для обеспечения эффективного внедрения и выполнения нового национального законодательства и международных Конвенций. Отдел Морского Транспорта с благодарностью принимает любую помощь, которая может быть предоставлена, для того чтобы эффективно выполнять свои обязанности Национальной Морской Администрации.

Морской порт Актау в течении нескольких лет работал как Морские Власти Казахстана, но сейчас, в связи с этим, находится под непосредственным наблюдением Министерства транспорта и коммуникаций. Этот переход потребует особого внимания во время работы проекта.

Министерство по чрезвычайным ситуациям получило поручение разработать новый Национальный План реагирования в случае аварийного морского разлива нефти. Теперешний Национальный План реагирования в случае аварийного морского разлива нефти был составлен в конце 90-х гг. и утвержден Резолюцией Правительства Республики Казахстан от 6 мая 2000 No. 676. Однако, ряд

региональных органов охраны окружающей среды также должны принимать значительное участие в случае морского разлива нефти. Модель, которой следует страна, включает также обязательства, принимаемые на себя нефтяными предприятиями на территории Казахстана, относящиеся к реагированию на разливы нефти в связи с работой этих предприятий в Казахстане.

2.4.5 Туркменистан:

Статус внедрения конвенций

Ряд административных трудностей (связанных с регистрацией проекта и получением виз для ключевых и неключевых экспертов) до сих пор препятствовали нашим визитам в Туркменистан и работе с туркменской Морской Администрацией.

В настоящее время мы предполагаем, что первый визит (включая и организацию Сопровождения, посвященного началу проекта, и визит эксперта в рамках Мероприятия 1.1) состоится к концу ноября.

На основании имеющейся литературы мы определили, что Республика Туркменистан еще не ратифицировала или не присоединилась к следующим конвенциям, которые важны для настоящего проекта:

- Протокол 97 MARPOL (Приложение VI)
- Лондонская Конвенция 72
- Протокол Лондонской Конвенции 96
- Конвенция INTERVENTION 69
- Протокол INTERVENTION 73
- Протокол CLC 76
- Конвенция OPRC 90
- Конвенция HNS 96
- OPRC/HNS 2000
- Конвенция BUNKERS CONVENTION 01
- ANTI FOULING 01
- BALLASTWATER 2004
- HONG KONG 2009 – безопасная утилизация судов

Учитывая вышеприведенный список не ратифицированных конвенций, имеется большой потенциал для проекта в предоставлении полезной помощи Морской Администрации для ускорения присоединения к конвенциям и поддержки внедрения международных конвенций.

Туркменистан присоединился к ряду морских конвенций не в рамках ИМО в мае 2009, и мы полагаем, что поддержка, которую может предоставить этот проект в транспозиции и внедрении конвенций, может принести большие преимущества. В результате, это было принято во внимание при планировании работ по проекту.

Структура Морской Администрации

Функции морской администрации по большей части выполняет сравнительно недавно созданная организация «Туркменские Морские и Речные Линии» (TMRL) Министерства транспорта и коммуникаций. Учитывая, что количество судов, ходящих под флагом Туркменистана, не велико. Отдел морского транспорта небольшой. На этом этапе не было возможности получить подробную

информацию об обязанностях и работе. Суда, зарегистрированные в Туркменистане, классифицированы Российским Классификационным Обществом.

Предполагается, что Туркменистан будет рад получить любую поддержку, которая может быть оказана, для того, чтобы расширить свою Национальную Морскую Администрацию. Однако, до настоящего времени не было возможности определить уровень поддержки и сотрудничества, которую может ожидать проект.

Министерство охраны окружающей среды отвечает за разработку, обновление и внедрение Национального Плана реагирования в случаях разлива нефти. Специальный Отдел Предотвращения Загрязнения в рамках Государственной Морской Администрации отвечает за оперативное выполнение Национального Плана. Сюда включается реагирование в случае морского разлива нефти и координация государственных мероприятий, которые могут включать участие многих других стейкхолдеров – Министерства морских портов; Министерства нефти и газа; Министерства охраны природы и Государственного Предприятия нефти и газа.

Недавно, в 2009, Туркменистан присоединился к ряду важных Конвенций ИМО.

На Рис. 2.3 представлено наше теперешнее понимание структуры морской администрации.

Рисунок 2.3: Организационная структура Государственной Морской Администрации Туркменистана



2.4.6 Украина

Статус внедрения конвенций

Хотя черноморский офис проекта находится в Одессе, имели место значительные административные отсрочки, в частности, связанные с регистрацией проекта в Министерстве экономики (которая полностью завершилась только 26^{то} октября) Украины. Это затруднило для участников проекта знакомство с ключевыми мощностями и получение такого детального представления о системе в Украине, на которое мы надеялись. Медленные административные процессы могут стать серьезным вопросом при выполнении работ по проекту, и позднее – рекомендаций проекта.

На основе имеющейся литературы мы определили, что Украина еще не ратифицировала или не присоединилась к следующим конвенциям, которые важны для настоящего проекта:

- Протокол Лондонской Конвенции 96
- Протокол INTERVENTION 73
- Конвенция CLC 69
- Протокол CLC 76
- Конвенция FUND 1971 и все протоколы
- Конвенция OPRC 90
- Конвенция HNS 96
- OPRC/HNS 2000
- Конвенция BUNKERS CONVENTION 01
- ANTI FOULING 01
- BALLASTWATER 2004

Украина приняла Приложение VI Конвенции MARPOL 29 октября 2009.

Структура Морской Администрации

В соответствии с украинским законодательством, функции Морской Администрации выполняет Министерство Транспорта и Коммуникаций. Министерство находится в Киеве и является крупнейшим министерством в стране.

Система управления транспортом в Украине недавно была изменена путем создания Морской Администрации. Однако, результаты этих изменений еще не ясны, и мы пока не можем совершенно четко представить картину национальной системы и подробных обязанностей соответствующих сторон. Создание Морской Администрации является важным первым шагом. Однако, процесс реформ все еще продолжается, и еще многое остается завершить. Как мы сейчас понимаем, Морская Администрация отвечает за обеспечение безопасности судоходства, спасение человеческой жизни на море и охрану окружающей среды.

Государственный Департамент Морского и Внутреннего Водного Транспорта Укрморречфлот Министерства транспорта и коммуникаций контролирует работу ряда государственных инспекций и агентств, выполняющих соответствующие обязанности, включая:

- Инспекцию по подготовке и дипломированию;
- Инспекцию по безопасности судоходства;
- Государственное предприятие «Морская спасательная служба»;
- Государственное предприятие «Агентство морской безопасности»;

- Государственное предприятие «Морские коммуникации».

Эти государственные агентства подчиняются Государственному Департаменту Морского и Внутреннего Водного Транспорта и отвечают за практическое выполнение национального законодательства и международных Конвенций, связанных с морской безопасностью, защитой от терроризма и охраной морской среды.

Реагирование в случае морского загрязнения также находится под контролем Государственного Департамента через Государственное предприятие «Морская спасательная служба», которое отвечает за ликвидацию морского нефтяного загрязнения. Общее планирование мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств, включая Национальный План реагирования в случае морского разлива нефти, находится в компетенции Министерства чрезвычайных ситуаций.

Агентство морской безопасности, находящееся в Киеве, отвечает за безопасность портов, включая мониторинг выполнения Планов Безопасности Портов. Агентство действует как центральная база внедрения законодательных мер и политики. Агентство сопоставляет опыт портов и готовит законодательные предложения, которые направляются на рассмотрение в Верховный Совет (через Министерство транспорта).

Есть также «Регистр судоходства Украины», в чьи функции входит: утверждение Планов безопасности судов и внесение в них изменений; инспектирование украинских судов; выдача Международных сертификатов безопасности судов и Промежуточных международных сертификатов безопасности судов.

Украина приняла наиболее важные Конвенции ИМО, но с благодарностью принимает любую помощь, которая может быть предоставлена, для улучшения эффективности внедрения этих Конвенций. Более того, она недавно приняла Приложение VI Конвенции MARPOL (29 октября 2009), но пока не имеет четкого плана или стратегии по его внедрению. Украина подписала Черноморский Меморандум о взаимопонимании по Государственному Портнадзору.

2.5 Бенефициарии и целевые группы

Проект определил следующие организации как главных бенефициариев и целевые группы:

Главная организация-бенефициарий	Целевые группы
АЗЕРБАЙДЖАН Министерство транспорта	Государственная Морская Администрация Республики Азербайджан (RASMA) Министерство чрезвычайных ситуаций в сотрудничестве с Министерством окружающей среды, Бакинским международным морским торговым портом
ГРУЗИЯ Министерство экономики и развития	Единая Транспортная Администрация Департамент морского транспорта Власти морских портов, Капитаны портов Морские инспектора,

	Иммиграционные и таможенные службы, Береговая охрана
КАЗАХСТАН Министерство транспорта	Порт Актау; Инспекция; Капитан порта; Государственный Портнадзор
ТУРКМЕНИСТАН Туркменские Морские и Речные Линии (TMRL), Министерство	Порт Туркменбаши Туркменские Речные Линии
УКРАИНА Министерство транспорта и коммуникаций	Государственные Департамент морского и речного транспорта «Укрморречфлот»; Портовые власти Инспекция по подготовке и дипломированию, Инспекция по безопасности судоходства, Государственное предприятие «Морская спасательная служба» Государственное предприятие «Агентство морской безопасности» Государственное предприятие «Морские коммуникации».

Перечисленные бенефициарии будут привлечены к проекту, разработке и выполнению работ по проекту, а также к рабочим совещаниям, обсуждениям за круглым столом и тренингам. Однако, есть намерение чтобы большая часть работ проводилась на уровне «целевой группы», а не на более высоком, министерском уровне. Поэтому мы намереваемся просить на министерском уровне, чтобы сотрудники и отделы, представляющие эти «целевые группы», выдвигались для технических мероприятий. Кроме того, мы намереваемся в значительной мере привлекать высокий уровень в законодательный и политический компоненты проекта.

Для накопления национальных знаний и опыта представители обоих уровней будут приглашаться на рабочие совещания и на тренинг-курсы.

Были налажены непосредственные связи с другими проектами, которые выполняются сейчас, и с учреждениями. В том числе: Проект по окружающей среде Каспийского моря, Черноморская Комиссия, Черноморский Меморандум о взаимопонимании, Всемирная Морская Организация, Каспийский Морской Проект Правительства Великобритании и Проект по нефтяной промышленности OSPRI. Мы будем по мере необходимости обращаться к их поддержке в течении выполнения проекта.

В дополнение к этому, проект был презентован на Региональном Совещании ТРАСЕКА в Брюсселе 24 сентября 2009. Это дало Руководителю Группы Проекта ценную возможность повысить информированность о проекте ключевых стейкхолдеров, принимающих участие в программе ТРАСЕКА, и завязать полезные контакты с другими соответствующими проектами, выполняющимися в настоящее время в рамках этой программы.

Были также приняты меры к тому, чтобы наладить прямые контакты с соответствующими организациями в Турции, Болгарии, Румынии и России, которые, не будучи непосредственными бенефициариями проекта, являются ключевыми стейкхолдерами и, вероятно, будут привлекаться к некоторым мероприятиям по проекту.

3. Обзор Технического Задания проекта

Важнейшей работой в ходе начального периода проекта является уточнение требований Технического Задания (ТЗ) и разработка конкретного плана работ по проекту. Рабочий план, который явился результатом этого, содержит конкретные задания, которые должны быть выполнены экспертами проекта для достижения результатов, которые требуются по ТЗ. Еще одна ключевая цель составления рабочего плана – обеспечить эффективную координацию и избежать дублирования усилий в течении всего срока выполнения проекта.

Благодаря тому, что работы по этому проекту ведутся уже три месяца, настоящий Отчет о начальном периоде дает возможность представить предлагаемые уточнения объема работ, которые должны быть выполнены за время проекта. Опыт и знания, накопленные во время начального периода проекта, могут быть использованы для обеспечения того, чтобы выявленные ограничения, возможности и интересы каждой конкретной страны были учтены в детальном плане работ.

Этот раздел Отчета о начальном этапе представляет собой обсуждение современного понимания некоторых из этих ограничений, возможностей и конкретных интересов, а также того, как они могут повлиять на те результаты проекта, которые предполагаются согласно Техническому Заданию.

Просим учесть, что здесь обсуждаются только те мероприятия, в которые могут быть внесены изменения.

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 Портнадзору) - все страны

Работа по выявлению стадии внедрения морских конвенций не является сложным заданием по своей природе. В большинстве случаев наиболее важные международные конвенции уже ратифицированы. Однако, необходимо уделить внимание детальному определению степени их выполнения. На самом деле большая часть этого анализа будет выполнена как компонент Мероприятия 4.1, что связано с процедурами инспектирования, контролирующими выполнение требований конвенций. В результате, представляется логичным связать мероприятия 1.1 и 4.1. Существует также крепкая связь с мероприятием 2.1, которое рассматривает структуру Морских Администраций и конкретные процедуры внедрения конвенций этими организациями.

В результате, представляется вероятным, что работа экспертов по этим трем мероприятиям будет выполняться одновременно с поручением для экспертов рассмотреть следующие три компонента в ходе совместных командировок:

- Мероприятие 1.1: Стадия ратификации и стадия внедрения.
- Мероприятие 2.1; Поддержка Администрациям по процедуре внедрения конвенций
- Мероприятие 4.1; Контроль выполнения требований внедрения, процедуры инспекций, Государственный портнадзор (PSC), Инспекция Государства Флага (FSI) и т.д.

Имели место логистические задержки в выполнении этой работы, главным образом связанные с административными отсрочками официальной регистрации проекта в Украине и Туркменистане, и логистические сложности с получением виз для экспертов, которые должны были посетить Туркменистан для выполнения этого задания.

Эти обстоятельства привели к изменению первоначального плана работы экспертов, который отражен в пересмотренном плане работ.

Мероприятие 2.2: Оценить потребности и приоритеты в использовании VTS (Систем управления движением судов) в главных национальных портах

Вопрос важности систем VTS для морского транспорта в прибрежных районах стран-бенефициариев повторяется в обсуждениях, проводившихся до сих пор. Это особенно актуально для Каспийского моря, где существующие база и услуги развиты не так хорошо.

Конкретная рекомендация на этой стадии состоит в оценке и анализе радарных систем, которые включены в рабочий план проекта Казахстанской Каспийской Системы Перевозок (KCTS).

В ходе визита на VTS и VTMIS в Одессе эксперты отметили, что установки отвечают высоким стандартам, операторы хорошо подготовлены и имеется VTS-тренажер для обучения персонала. Еще один тренажер находится в Николаевском речном порту, там имеется навигационный тренажер и возможность тренировать группы от 10 до 15 человек одновременно. Поскольку команда проекта знает об этих тренажерах, их использование будет рассмотрено при проведении любых тренингов по VTS, включенных в проект,

Мероприятия 3.1 и 3.2: Подготовка и проведение тренингов и мер по наращиванию возможностей, координируя работу с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициариев

В течении более десяти лет международные организации и отдельные страны предоставляли и продолжают предоставлять программы технической помощи и обучения, связанные с морской безопасностью и охраной окружающей среды в регионе и в странах-бенефициариях.

Однако, после консультаций с ответственными органами власти стран-бенефициариев, стало понятно, что в большинстве проведенных тренингов участвовали лица, направленные на обучение соответствующими государственными организациями без четкой стратегии последующего развития дальнейших устойчивых местных возможностей проведения тренингов в стране. Результатом таких тренингов стал ряд хорошо подготовленных отдельных лиц. Тем не менее, они не могут использовать приобретенные знания для развития долговременных самостоятельных тренинговых программ, которые помогли бы развитию национальной морской культуры к выгоде национальных морских администраций и национальных флотов.

Поэтому представляется практичным, чтобы проект уделил основное внимание созданию и улучшению самостоятельных национальных возможностей тренинга в каждой из стран-бенефициариев. Это будет достигнуто путем предоставления знаний и опыта через программу «Train-the-Trainer» («обучение учителей») для соответствующих центров морской подготовки, таких как морские технические университеты, академии и морские школы.

Программа «Обучение учителей» должна уделять основное внимание разработке современных учебных материалов и обучению преподавательского состава использованию этих материалов, а также предоставлению им соответствующих основ проведения лекций, отвечающих цели настоящего проекта.

Определение учебных заведений соответствующего уровня было приоритетной задачей во время начального этапа проекта, поскольку некоторые Сопровождающие, посвященные началу проекта, в странах-участницах проходили в учреждениях, которые могут быть рассмотрены для проведения тренинга. Значительные усилия были посвящены выявлению возможных опытных местных преподавателей, которых можно было бы привлечь к местным и региональным тренингам.

Принимая во внимание заинтересованность возможностью поработать инструкторами на тренинг-курсах, которые должны финансироваться Проектом, продемонстрированную местными тренерами, в сочетании со щекотливостью этого вопроса и с тем, что на совещаниях, посвященных началу проекта (кик-офф) отводилось мало времени, изучение имеющихся заведений и местных преподавателей не было завершено на начальном этапе проекта, как это сначала предполагалось. Эта работа по плану будет закончена к концу декабря 2009 - январю 2010.

В ТЗ проекта сказано, что соответствующие вопросы для тренинга и наращивания возможностей должны основываться на обзоре и оценке, выполненных в рамках мероприятий 1 и 2, и принимать во внимание наличие разницы в знаниях и опыте разных бенефициариев. Однако, мероприятие 1 все еще выполняется, а мероприятие 2 еще должно быть начато. В результате, выявление потребности в тренинге и вида тренинга, который должен быть проведен, все еще невозможно. Далее, в ТЗ говорится, что тренинг должен быть привязан к выявленным национальным образовательным центрам и выполняться этими учреждениями с целью обеспечения устойчивости («обучение учителей»).

Контакты с возможными национальными тренинг-центрами на начальном этапе проекта показали, что такие учреждения в настоящее время проводят обучение, связанное с соответствующими конвенциями ИМО, не имея современной справочной документации и информации. Используемые материалы обучения устарели, и в некоторых случаях было ясно, что знания и опыт преподавателей по внедрению и пониманию этих конвенций были неадекватными. При таких начальных условиях было отмечено, что устойчивость может быть достигнута только в том случае, если будут приложены огромные усилия по передаче долговечных знаний рассматриваемым национальным учебным заведениям, поскольку они могут продолжить образовательную работу проекта.

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

Требование по подготовке Портовых Планов Менеджмента Отходов (PWM) имеет первостепенную важность (и является одной из главных причин Директивы ЕМ по портовым приемным сооружениям), что подчеркивалось во время встреч с бенефициариями и портами Грузии и Азербайджана в октябре 2009.

Требования Мероприятия 4.2 можно разделить на три отдельных суб-мероприятия:

- Оценка портовых систем приема отходов (удаления судовых отходов)
- Подготовка Плана PWM, ориентированного на процесс, в порту, при тесном сотрудничестве с соответствующим органом власти.
- Наращивания возможностей соответствующего персонала.

Эти работы отражают то, что указано в ТЗ. Однако, у команды, выполняющей проект, существуют некоторые опасения о том, сколько времени потребуется для осуществления этих мер. Анализ

нашего эксперта основан на опыте встреч в портах Батуми и Баку, и свидетельствует о том, что средний объем работы на один порт (развитие одного «Порта наилучшей практики» в каждой стране) составит 5 недель международного консультанта и 3-4 недели местных консультантов.

Хотя удаление отходов в порту является очень важным компонентом проекта и представляет собой значительную возможность, которой страны-бенефициарии должны воспользоваться, возникает сомнение, соразмерим ли вклад международных экспертов в эту работу, если сравнить его с общим количеством дней международных экспертов. В результате, предлагается альтернативный подход, уделяющий главное внимание либо разработке единого регионального «Порта наилучшей практики», либо менее интенсивный подход – предоставление тренингов и четких руководящих документов, создание региональной независимой сети и предоставление периодической помощи от международных экспертов для предоставления поддержки отдельным лицам в администрациях, на которых возложена задача составления своих Планов PWM – в течении 6-12 месяцев.

Этот вопрос следует открыто обсудить со стейкхолдерами для того, чтобы либо согласовать альтернативное ТЗ, которое бы более пропорционально делило время между задачами, либо решить, на чем можно будет сэкономить для того, чтобы обеспечить такой объем работ в отношении менеджмента отходов в порту. Такие вопросы команды, выполняющие проекты, не должны решать самостоятельно.

Мероприятие 5: Создание региональных рабочих групп и разработка региональных планов действий

В первоначальном плане работ Региональные Рабочие Группы по морской безопасности, включенные в ТЗ, не были связаны с Национальными Наблюдательными Комитетами. Однако, в целях обеспечения технической согласованности, технические эксперты, входящие в Рабочие Группы в каждой стране, будут (там, где это возможно) выбираться из членов Национального Наблюдательного Комитета. В связи с различием характеристик морского транспорта на двух морях, предлагается, чтобы Региональные Рабочие Группы проводили отдельные встречи для Черного и Каспийского морей и одно общее совещание в год для всех стейкхолдеров.

Мероприятие 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)

Выполнение этого мероприятия предусматривается в марте 2011; следовательно, изменения в плане еще не обсуждались. Однако, считаем участие в совещаниях ТРАСЕКА и координационных встречах донорских учреждений, организованных Посольством Великобритании в Астане, особо важными мероприятиями, которые могут быть использованы для сбора начальной информации по этому вопросу.

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

Процесс создания и регистрации домашней страницы, посвященной проекту, уже ведется, поскольку по практическим административным соображениям было принято решение иметь независимый веб-сайт со ссылками на сайт ТРАСЕКА и другие соответствующие сайты, вместо

того, чтобы использовать страницы на интернет-ресурсе ТРАСЕКА. Эти работы адаптированы к ТЗ и предполагается, что План Коммуникаций будет составлен до конца 2009 года.

Таблица 3.1:Комментарии к заданиям ТЗ

ЗАДАНИЕ ТЗ	КОММЕНТАРИЙ
РЕЗУЛЬТАТ 1: Поддержка выполнения требований международных конвенций и европейских законодательств в области морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов;	
<p>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 Портнадзору) - все страны</p>	<p>Главные международные конвенции уже ратифицированы всеми странами. Конвенции, не ратифицированные в большинстве стран: Конвенция HNS 96 OPRC/HNS 2000 BUNKERS CONVENTION 01 ANTI FOULING 01 BALLASTWATER 2004 HONG KONG 2009 по безопасной утилизации судов</p>
<p><i>Мероприятие 1.2</i> В случае необходимости, подготовить и внедрить план транспозиции вышеупомянутых международных конвенций и постановлений в национальное законодательство</p>	<p>Предварительная информация показывает, что странам потребуется пересмотреть по крайней мере некоторые национальные законы по транспозиции конвенций. Предполагается, что Туркменистану потребуется больше непосредственной помощи для внедрения недавно принятых им конвенций</p>
<p><i>Мероприятие 1.3</i> Обсуждение и планирование присоединения к «Добровольной схеме государственного аудита стран-членов ИМО».</p>	<p>Предполагается, что эти пункты будут выполняться так, как указано в ТЗ</p>
РЕЗУЛЬТАТ 2: Поддержка внедрения соответствующих законодательных структур и международных конвенций, а также применения Систем Управления Движением Судов (VTS) морскими администрациями и портовыми властями.	
<p>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 Портнадзору)</p>	<p>Предполагается, что эти пункты будут выполняться так, как указано в ТЗ. Казахстану и Туркменистану может потребоваться дополнительная помощь, связанная с организацией морских администраций</p>
<p>Мероприятие 2.2 Оценить потребности и приоритеты в использовании VTS в главных национальных портах</p>	<p>Грузия находится в процессе установки новой VTS и имеет конкретную потребность в подготовке операторов VTS. Установка навигационных радарных систем является важным компонентом проекта Казахстанской Каспийской Транспортной Системы</p>

ЗАДАНИЕ ТЗ	КОММЕНТАРИЙ
	(KCTS) и будет включена в это мероприятие
<p>РЕЗУЛЬТАТ 3: Подготовка и внедрение модулей тренинга по соответствующим морским вопросам, таким как Государственный Портнадзор (PSC), управление отходами в портах (PWM), Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS) и управление VTS.</p>	
<p>Мероприятие 3.1 Подготовить План Тренинга, основанный на соответствующих вопросах, для тренинга и наращивания возможностей, координируя работу с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициариев</p>	<p>Отмечалось, что тренинг представляет большой интерес для стран-бенефициариев и пользуется их поддержкой (возможно, это наиболее осязаемый результат, которого ожидают морские администрации). Обсуждения, проводившиеся до сих пор, включали многочисленные просьбы включить в имеющийся план конкретные курсы. Это будет рассмотрено в ходе разработки детального плана тренингов.</p>
<p>Мероприятие 3.2 Проведение соответствующих тренинг-курсов (на национальных или региональных уровнях) и поддержка эффективной передачи ноу-хау.</p>	<p>Предполагается, что эти пункты будут выполняться так, как указано в ТЗ. Предполагается, что первые курсы будут проведены в январе 2010</p>
<p>РЕЗУЛЬТАТ 4: Определение образцовых портов и наилучших практик, повышение информированности и тренинг по мерам в области Государственного портнадзора, выполнения MARPOL (портовые приемные сооружения), внедрения кодекса ISPS</p>	
<p>Мероприятие 4.1. Поддержка в каждой стране разработки определенных инспекционных процедур и определение портов наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC (Государственный портнадзор).</p>	<p>Предполагается, что эти пункты будут выполняться так, как указано в ТЗ.</p>
<p>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</p>	<p>Явный интерес к Портовым Планам Менеджмента Отходов был проявлен Азербайджаном и Грузией. Остальные страны еще должны быть посещены экспертом по менеджменту отходов в портах. Существует важный вопрос о объеме этого вклада, который является практичным / пропорциональным в общем контексте проекта, который должен быть обсужден на уровне наблюдательной группы для обеспечения прозрачности принятого подхода и его согласованности со всеми стейкхолдерами.</p>

ЗАДАНИЕ ТЗ	КОММЕНТАРИЙ
<p>Мероприятие 4.3. Дальнейшая оценка, определение порта наилучшей практики и помощь во внедрении Кодекса ISPS.</p>	<p>Предполагается, что эти пункты будут выполняться так, как указано в ТЗ.</p>
<p>РЕЗУЛЬТАТ 5. Поддержка регионального сотрудничества в области морской безопасности и защиты от терроризма.</p>	
<p>Мероприятие 5.1 Поддержка региональных Рабочих Групп по морской безопасности и охране от терроризма («Бакинская инициатива» ТРАСЕКА).</p>	<p>Национальные Координаторы и Руководитель группы проекта в настоящее время создают национальные рабочие группы. Мы предлагаем создать рабочие группы как на Черном, так и на Каспийском море, состав которых будет меняться на разных совещаниях.</p>
<p>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</p>	<p>Предполагается, что эти пункты будут выполняться так, как указано в ТЗ и тогда, когда региональные рабочие группы будут созданы</p>
<p>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).</p>	
<p>Мероприятие 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).</p>	<p>Предполагается, что эти пункты будут выполняться так, как указано в ТЗ.</p>
<p>РЕЗУЛЬТАТ 7: Коммуникация и меры по повышению информированности в вопросах морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов разработаны.</p>	
<p>Мероприятие 7: Коммуникация и меры по повышению информированности в вопросах морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов</p>	<p>Начальные работы были выполнены согласно ТЗ. Небольшое отклонение состоит в том, что сайт проекта будет независимым от сайта ТРАСЕКА. На нем будет размещен логотип ТРАСЕКА на видном месте, и присутствовать ссылка на сайт ТРАСЕКА.</p>

4. Планирование Проекта

4.1 Цели Проекта

Общая цель настоящего проекта, как указано в ТЗ, 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.

Конкретные цели, включенные в предложение, были разработаны в соответствии с ТЗ и описаны в Кратком изложении Проекта, представленном в Разделе 1 настоящего Отчета.

4.2 Подход Проекта

Общий подход в основном не изменился по сравнению с нашим техническим предложением. Наш подход основан на терпеливости, поскольку процессы изменения требуют времени для того, чтобы воплотиться и давать результаты; участия, поскольку устойчивые результаты могут быть достигнуты только через активное участие и единодушие стейкхолдеров; и сосредоточении, поскольку необходимо сосредоточиться на ключевых вопросах для того, чтобы достичь реальных результатов за ограниченное время выполнения проекта.

Конкретные подходы к достижению каждого результата, которого требует ТЗ, изложены в следующем разделе.

4.2.1 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 Портнадзору) - все страны

Период выполнения: сентябрь 2009 - декабрь 2009

Объем работ:

Главной целью настоящей работы является оценка уровня транспозиции и выполнения международных конвенций и других инструментов, относящихся к морскому загрязнению, морской безопасности и инспектированию судов.

Работа направлена на сбор информации из IMO и Национальных Морских Администраций о состоянии транспозиции международных конвенций и других положений в национальные законодательства всех стран-бенефициариев, уделяя особое внимание MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандуму о взаимопонимании по Государственному Портнадзору. Эти исследования должны быть выполнены не только в отношении морского транспорта, но также и портовых положений там, где это возможно.

Конкретные работы, которые должны быть проведены экспертами, выполняющими настоящее ТЗ:

- Оценить степень ратификации, присоединения и уровень транспозиции Конвенций ИМО, уделяя особое внимание SOLAS, Кодексу ISPS, MARPOL и OPRC;
- Оценить степень выполнения Меморандума о взаимопонимании по Государственному Портнадзору в черноморских странах и оценить существующие мероприятия по инспектированию судов в странах Каспийского моря;
- Оценить имеющееся национальное законодательство, относящееся к морской безопасности, предотвращению загрязнения, реагированию на морское загрязнение и инспектированию судов;
- Собрать информацию об организации национальных учреждений, отвечающих за внедрение международных конвенций и национального законодательства, относящихся к морскому транспорту;
- Оценить возможности, штат и организацию обучения, тренинга и сертификации моряков; и
- Составить и подать отчет о состоянии транспозиции и внедрения международных конвенций и других инструментов, связанных с морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращению загрязнения с судов.

Ресурсы (Руководитель группы проекта и эксперт по ИМО и юридическим вопросам)

Руководство работой будет осуществлять Руководитель группы; ключевую помощь будет оказывать краткосрочный младший эксперт по юридическим вопросам.

В связи с неизбежными обстоятельствами, по которым кандидат, предложенный на должность Ключевого эксперта 2, к сожалению, не смог принять участие в проекте, и дальнейшими сложностями при подборе адекватной замены, у Руководителя группы проекта остается гораздо меньше времени, чем изначально предполагалось, для выполнения этой работы на начальном этапе проекта, поскольку он эффективно совмещал две должности.

Эти трудности дополнились техническими сложностями с получением визы в Туркменистан, что отсрочило запланированный сбор данных в этой стране.

Эти факторы привели к отклонению от первоначальной программы по этой работе, которая теперь будет завершена в декабре 2009.

Комментарии после начального этапа:

Информация, собранная в начале этой работы, имела критическое значение для помощи в процессе планирования и для осуществления дальнейших мероприятий по проекту. Это была главная причина, по которой мы начали эту работу на начальном этапе.

Совещания, посвященные началу проекта, в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Украине дали возможность собрать большое количество необходимой информации о стадии внедрения международных конвенций в тех странах, где проводились совещания. В Грузии, Украине и Казахстане была также собрана дальнейшая информация, так как там у нас была возможность задействовать экспертов, посетивших эти страны. В дополнение, информация была предоставлена Ключевым экспертом 3, который находится в Азербайджане.

Хотя наши местные партнеры собрали достаточную в этих случаях информацию для того, чтобы помочь достаточно детальному планированию проекта для Отчета о начальном этапе, потребуются дальнейшие усилия в ноябре и декабре 2009 чтобы закончить сбор данных и подготовить соответствующий отчет.

Мероприятие 1.2 В зависимости от результатов Мероприятия 1.1, подготовить и внедрить план транспозиции вышеупомянутых международных конвенций и постановлений в национальное законодательство

Период выполнения: декабрь 2009, январь и февраль 2010

Объем работ

Цель этой работы состоит в том, чтобы оказать поддержку Морским Администрациям стран-бенефициариев в транспозиции соответствующих конвенций в национальное законодательство и портовые положения.

Назначенный эксперт будет, там, где это является уместным, готовить проекты планов внедрения в тесном сотрудничестве с заинтересованными Морскими Администрациями и портовыми властями. План будет относиться к реальному выполнению портами требований и тому, до какой степени были подготовлены руководства для персонала Морских (и портовых – там, где это уместно) Администраций.

Конкретные работы, которые должны быть проведены экспертом, выполняющим это задание:

- Проконсультироваться с заинтересованными Морскими Администрациями по вопросу состояния транспозиции международных конвенций и оказать поддержку (там, где это уместно и полезно) при составлении проекта национального законодательства;
- Разработать, в сотрудничестве с ответственными органами власти, план внедрения для транспозиции международных морских конвенций в национальное законодательство;
- Обеспечить советы и поддержку персоналу администраций по вопросам выполнения требований морского законодательства и портовых положений; и
- Там, где это уместно, разработать и представить «План транспозиции международных конвенций и других инструментов, относящихся к морской безопасности, защите от терроризма и предотвращению загрязнения с судов».

Начальная оценка, сделанная Руководителем группы проекта, показала, что потребность в руководстве сведется в основном к ограниченной помощи в транспозиции самых последних морских конвенций, которые в настоящее время еще не ратифицированы странами-бенефициариями.

Ресурсы (Руководитель группы проекта и эксперт по IMO и законодательным вопросам)

Руководство работой будет осуществлять Руководитель группы; ключевую помощь будет оказывать краткосрочный младший эксперт по юридическим вопросам.

При скором привлечении Ключевого эксперта 2, мы уверены, что можно будет нагнать упущенное время по этой работе, и это будет завершено к концу февраля 2010.

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

Период выполнения: с февраля по апрель 2010

Объем работ

Цель этой работы состоит в том, чтобы пропагандировать концепцию и поддерживать выполнение запросов Морских Администраций в ИМО по осуществлению Добровольной схемы аудита государств-членов ИМО.

Результаты аудита, если выполнение такового будет запрошено, помогут Морским Администрациям и экспертам этого проекта оценить степень принятия и уровень внедрения обязательных инструментов ИМО. Результаты аудита могут также быть использованы для разработки рекомендаций по дальнейшему укреплению морской безопасности и предотвращению загрязнения в регионе.

Конкретные работы, которые должны быть проведены экспертом, выполняющим это задание:

- Обеспечить технические советы по тому, когда лучше запросить добровольную схему аудита для лучшего выполнения этой Схемы;
- Разработать организационную структуру для применения Добровольной схемы аудита государств-членов ИМО; и
- Организовать рабочее совещание по вопросу организации морской администрации, которое будет включать схему аудита.

После первоначальных встреч с некоторыми морскими органами власти и обсуждений во время Совещаний, посвященных началу проекта, предлагается, чтобы эта работа велась только в тех странах, которые выразили заинтересованность в добровольном аудите. Ранее предложенное рабочее совещание по этому вопросу будет переформулировано, поскольку рабочее совещание по организации морской администрации будет включать Добровольную схему аудита государств-членов ИМО в качестве одного из вопросов.

Ресурсы (Руководитель группы проекта и эксперт по ИМО и юридическим вопросам)

Руководство работой будет осуществлять Руководитель группы, возможно, с помощью краткосрочного младшего эксперта по юридическим вопросам. Однако, в зависимости от степени интереса, проявленного странами, вместо него может быть задействован специалист по Добровольной схеме аудита государств-членов ИМО.

4.2.2 РЕЗУЛЬТАТ 2: Поддержка внедрения соответствующих законодательных структур и международных конвенций, а также применения Систем Управления Движением Судов (VTS) морскими администрациями и портовыми властями

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 портнадзору))

Период выполнения: с апреля по июнь 2010

Объем работ

Главная цель настоящей работы состоит в том, чтобы оказать помощь и поддержку существующим морским учреждениям в рационализации их структур и организации (там, где это уместно и где об

этом просят) с целью преобразовать их в современные морские администрации высокого технического уровня. Любыми фундаментальными реформами учреждений должны руководить органы государственной власти, опираясь на поддержку имеющихся международных экспертов, чтобы обеспечить национальную приемлемость преобразованных организаций и их способность работать совместно с другими существующими организациями.

Эксперты проекта обеспечат оценку и консультации морским администрациям по следующим аспектам:

- Проведение оценки органов и учреждений, занимающихся морскими вопросами, и четкое определение их обязанностей;
- Изучение организаций, структур, работы и персонала морских администраций;
- Разработка «Плана действий» в сотрудничестве с заинтересованными администрациями для поддержки любых необходимых реформ и создания современных морских администраций.

Ресурсы (Руководитель группы проекта, Ключевой эксперт 2, эксперт по морским администрациям)

Работа будет проведена совместно Руководителем группы, Ключевым экспертом 2 и неключевым экспертом, имеющим конкретный опыт по морским администрациям и портовым властям.

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

Период выполнения: с сентября по декабрь 2010

Предварительная информация была собрана во время Совещаний, посвященных началу проекта, и начальных работ в порту. Отмечалось, что в Украине есть системы VTS и VTMIS, работающие в главных портах, а Грузия имеет VTS в Батуми, недавно установленную систему в районе Поты и в новом порту для нефтяных танкеров, построенном в Кулеви.

Департамент морского транспорта в Батуми сообщил, что есть нормативный акт, в котором содержится требование иметь и эксплуатировать системы VTS к концу 2010. Это запрограммированное выполнение Мероприятия 2.2 (с сентября по декабрь 2010) является хорошей возможностью обеспечить руководство по этому вопросу.

Ожидается, что проект будет заниматься анализом ситуации с системами VTS в странах-бенефициариях для выявления их потребностей и приоритетов. Это будет достигнуто путем выполнения следующих задач:

- Обзор и оценка существующих систем VTS в странах-бенефициариях;
- Оценка потребностей в новых VTS главных национальных портов, которые в настоящее время не имеют этих систем;
- Выявление оборудования для модернизации или установки VTS в странах-бенефициариях;
- Обеспечение консультации по эффективному использованию и менеджменту VTS;
- Подготовка и организация тренинг-курсов для операторов VTS; и
- Оказание помощи при обсуждении создания координированного регионального VTS там, где обслуживание включает две или более соседних стран.

Ресурсы (Руководитель группы, эксперт по службам управления движением судов)

Эту работу возглавит Руководитель группы при технической помощи со стороны специалиста по службам управления движением судов.

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

Будут разработаны тренинг-модули, которые будут привязаны к главным конвенциям IMO по морской безопасности, защите от терроризма и охране морской среды, например, SOLAS, MARPOL, OPRC и другим соответствующим морским инструментам, таким как Государственный Портнадзор (PSC), Управление балластными водами (BWM), Международный кодекс по охране судов и портовых средств (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

Период выполнения: февраль, март и апрель 2010

Объем работ

В целях разработки общей точки зрения и понимания этой работы, будут проведены дополнительные рабочие совещания с Морскими Администрациями и соответствующими учебными заведениями стран-бенефициариев.

Целью этих совещаний будет идентифицировать местных экспертов и учебные заведения, и обсудить квалификации, требования и предварительное число ключевых персон, которые пройдут обучение. После анализа этой информации будет разработан план тренингов с учетом потребностей в тренинге на национальном или региональном уровне. Особое внимание будет уделено обучению преподавателей (Train-the-Trainer) из выбранных учебных заведений.

Когда план тренингов будет закончен, он будет согласован с организацией, которая заключила контракт, и странами-бенефициариями.

Следующий этап этой работы будет включать подготовку рабочих совещаний и курсовых планов по каждой из работ, которая должна быть выполнена, куда может быть включено следующее:

- Рабочие аспекты внедрения Конвенции SOLAS
- Рабочие аспекты внедрения Конвенции MARPOL
- Конвенция о готовности к загрязнению нефтью, реагировании и сотрудничестве (OPRC 1990)
- Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ISPS)
- Государственный Портнадзор (PSC)
- Управление Системами Движения Судов (VTS)
- Морская Администрация, организация функционирования
- Управление отходами в порту, включая портовые приемные сооружения для отходов с судов
- Конвенции о бункерах, балластных водах и противообрастающих покрытиях

- Рассмотрение ознакомительных поездок (включая семинар в каждой из ознакомительных поездок) в Национальные европейские Морские Администрации, к портовым властям и на системы VTS

На Совещаниях, посвященных началу проекта, были внесены предложения о курсах или семинарах, которые будут рассмотрены в заключительном списке курсов, которые будут проведены:

- Работа нефтяных танкеров
- Морской английский
- Практический тренинг работников Государственного Портнадзора
- Применение современных технологий в навигационных системах AIS (автоматической идентификации) и дальнейшей идентификации и слежения за судами (LRIT)
- Объединить курс по морской администрации с семинаром по схеме добровольного аудита IMO.

Ресурсы (Ключевой эксперт 3)

План тренингов будет составляться Ключевым экспертом 3 (специалистом по тренингам). Пока Ключевой эксперт 3 будет рассматривать результаты и выводы других экспертов, участвующих в проекте, никакой конкретной помощи ему со стороны команды проекта для разработки плана тренингов не предполагается. Он будет обращаться к соответствующим организациям-бенефициариям.

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

Период выполнения: июнь 2010 - июнь 2011

Объем работ:

План тренинга будет обсуждаться с официальными лицами Морских Администраций, портовых властей и морских учебных заведений с целью определить место проведения тренингов и участников. Участники будут выбираться на основании их компетенций и профессиональных обязанностей. Список участников будет представлен в Европейскую Комиссию для утверждения.

Результаты предыдущих проектов будут приняты во внимание, и каждый тренинг или семинар будет оцениваться с точки зрения его влияния на работу.

При подготовке отдельных мероприятий, тренингов и семинаров, особое внимание будет уделяться любым соответствующим международным курсам, которыми уже можно воспользоваться, и будет рассматриваться то, насколько эти курсы могут быть использованы вместо разработки новых.

Для каждого тренинг-модуля будут готовиться и разрабатываться соответствующие планы курса и материалы для тренинга. Материалы будут разрабатываться в среде электронного обучения (e-learning).

Ресурсы (Ключевой эксперт 3 и соответствующие учебные заведения)

Тренинг-модули будут разрабатываться Ключевым экспертом 3 (специалистом по тренингам). Приглашенные тренеры будут отбираться по тому, насколько они подходят для соответствующих

модулей. Уже определен ряд потенциальных организаций-партнеров, которые предоставят как логистическую поддержку, так и местных инструкторов для этой работы.

В Украине определены следующие учебные заведения:

- Одесский национальный морской университет (где размещается офис проекта) – учебное заведение, где преподают курсы для руководящих сотрудников портов в Украине.
- Одесская государственная морская академия – преподает курсы для моряков согласно Конвенциям ИМО, через инспекцию STCW, которая является частью Морской Администрации. Академия предлагает курсы повышения квалификации и располагает учебным судном.

В Казахстане определены следующие учебные заведения:

- Казахская академия транспорта и коммуникации, институт в Актау, который может предложить инструкторов, логистику, материалы и оборудование для тренинга и помещения. Это учреждение выразило особую заинтересованность в курсах по морской администрации, инспектированию судов, предотвращению загрязнения (в т.ч. управлению отходами в порту) и «обучению учителей».
- Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга им. Ш.Есенова, в котором недавно открылся институт профессиональной подготовки, связанный с морским транспортом. По этой причине они особенно заинтересованы в предложенных курсах «обучения учителей». У них есть возможность предоставить технический персонал, оборудование и помещения.

В Азербайджане и Грузии также есть Морские Академии, но во время начального этапа проекта нам не удалось посетить их. В течении следующих месяцев и перед подготовкой тренинг-планов будет собрана дальнейшая информация. В настоящее время нам ничего не известно об учебных заведениях Туркменистана. Там будут определены соответствующие учебные заведения, и с ними проконсультируются прежде, чем разрабатывать тренинг-план.

Некоторые тренинги будут проводиться на региональном уровне, и многие курсы будут разработаны так, чтобы проводиться на местном уровне в пяти странах-бенефициариях.

4.2.4 РЕЗУЛЬТАТ 4: Определение образцовых портов и наилучших практик, повышение информированности и тренинг по мерам в области Государственного портнадзора, выполнения MARPOL (портовые приемные сооружения), внедрения кодекса ISPS

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

Период выполнения: с января по апрель 2010

Объем работ:

Работа состоит в оказании помощи в разработке инспекционных процедур, отвечающих требованиям Государственного Портнадзора. Планируется выполнить следующие конкретные задания:

- Оценка уровня внедрения Черноморского Меморандума о Взаимопонимании в соответствующих странах;

- Оценка процедур инспектирования судов в странах Каспийского моря, участвующих в проекте, в соответствии с международными стандартами;
- Определение «порта наилучшей практики» в каждой стране, чьи модели будут предложены для применения в других национальных портах;
- Оценка потребностей в обучении персонала с учетом практических и организационных аспектов процедур инспектирования судов; и
- В зависимости от результатов оценки потребности в обучении, предложить программу тренинга, которая будет выполнена в рамках «Результата 3», описанного выше.

Предварительная информация была собрана в Грузии, Казахстане и Украине, но детальная информация будет получена в ходе визитов экспертов по PSC (Государственному Портнадзору), которые запланированы на январь-апрель 2010.

В Грузии офис PSC находится в порту, но подчиняется Департаменту Морского Транспорта в Батуми, который в свою очередь подчинен Единой Транспортной Администрации в Тбилиси. В соответствии с этими начальными исследованиями, PSC отвечает за контроль конвенций, относящихся к морской безопасности. Однако, конвенции по морскому загрязнению контролируются Инспекцией охраны окружающей среды Министерства охраны окружающей среды и природных ресурсов.

В Казахстане PSC включен в аппарат Капитана Порта (который практически выполняет функции Морской Администрации в большинстве отношений), который подчиняется Министерству транспорта.

В Украине есть центральный орган PSC в Одессе, который отвечает за общую координацию инспекторов портнадзора во всех главных украинских портах.

Ресурсы (Ключевой эксперт 2 и эксперт по Государственному Портнадзору)

Этой работой будет руководить Ключевой эксперт 2 при технической помощи специалистов Государственного Портнадзора там, где это уместно.

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

Период выполнения: с октября 2009 по февраль 2010 (оценка портовых систем менеджмента отходов). По результатам первого этапа оценки стало ясно, что необходима дальнейшая дискуссия о соответствующем подходе к программе разработки Портовых Планов Менеджмента Отходов. Как рабочее допущение, мы предполагаем, что большая часть работы будет выполняться с октября 2009 по март 2010.

Объем работ

В настоящее время общий объем работ состоит в оценке существующих организаций и сооружений для судовых отходов в главных портах стран-бенефициариев. Оценка ситуации в выбранных портах будет проведена с соблюдением требования Директивы ЕС 2000/59, включая, как минимум, следующие аспекты:

- Имеющиеся приемные сооружения

- Система сбора платежей, прямые и косвенные сборы
- Обязанности
- Организация, включая роль морских или портовых властей;
- Процедура уведомления об отходах до прибытия судна:
- Отходы, деньги и документация;
- Стимулы для сдачи отходов;
- Контрактная структура.
- Определение порта наилучшей практики в каждой стране и разработка соответствующей модели системы удаления отходов;
- Применение модели в других национальных портах;
- Анализ судозаходов (Traffic) и количества отходов по каждому порту в странах бенефициариях;
- План Менеджмента Отходов, подготовленный на основе анализа судозаходов и количества отходов. План будет содержать следующие документы:
 - Руководство по процедурам;
 - План внедрения.
- Разработка программы тренинга, которая должна быть выполнена в рамках Мероприятия 3, занимающегося тренингами.
- Отчет об имеющихся приемных сооружениях для судовых отходов;
- Модель порта наилучшей практики в отношении приемных сооружений в каждой стране.

Комментарии после начального этапа

На этом этапе существует некоторая неуверенность в практичности составления планов менеджмента отходов для портов в каждой из стран-бенефициариев (как обсуждалось в разделе 2.2 этого отчета). Оказалось, что объем работ по составлению этих планов потенциально непропорционально велик, учитывая количество дней в проекте в целом. Поскольку этот вопрос представляет собой потенциальное значительное отступление от ТЗ, мы полагаем, что лучше всего было бы передать его для дальнейшего обсуждения Наблюдательному Комитету проекта.

В помощь этому обсуждению, представляем здесь краткое изложение первоначальных результатов обследования:

Первоначальные результаты в Азербайджане показывают, что прежде чем разрабатывать детальный план менеджмента отходов, надо выполнить требование более высокого уровня – разработать общую стратегию/политику менеджмента отходов в тесном сотрудничестве с Морской Администрацией. Такая стратегия включит будущие системы менеджмента отходов в Баку и других портах Азербайджана. Предполагается, что эта стратегия будет следовать проекту Плана Менеджмента Отходов в Порту, предложенному в Директиве ЕС 59/2000, в том, что касается портовых приемных сооружений.

Важно, чтобы эта стратегия разрабатывалась с участием представителей самого высокого уровня Морской Администрации и правительства, и чтобы они были в ней заинтересованы. Предлагается также чтобы эта стратегия разрабатывалась в соответствии с компонентом по Судовым Отходам выполняющегося Плана Действий по окружающей среде (План всесторонних действий на 2006-2010).

Первоначальные результаты в Грузии показали, что там нет необходимости в большом пересмотре логистики существующей системы. Однако, для дальнейшего исследования были определены несколько конкретных рекомендаций. Они включают:

- Улучшение очистки нефтесодержащих отходов на нефтяном терминале (можно применить сепарацию различных нефтяных фракций);
- Поиск решений для химических отходов (тип и объем должны быть определены);
- Дальнейшее обсуждение с судоремонтными заводами их политики менеджмента отходов;
- Улучшение процедур уведомления об отходах;
- Включение только нефтесодержащих сточных вод (кроме промывных вод балластных цистерн и танков) в косвенные санитарные сборы; и
- Разработка и передача всем соответствующим стейкхолдерам Руководства по менеджменту отходов в порту.

Ресурсы (Ключевой эксперт 2, Специалист по менеджменту отходов в порту, эксперты по тренингу)

Эту работу возглавит Ключевой эксперт 2 при значительной технической помощи специалиста по менеджменту отходов в порту. Здесь может возникнуть необходимость в тренинге персонала – в зависимости от результатов дискуссии о лучшем пути достижения общего результата: примера наилучшей практики менеджмента отходов в порту для региона.

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

Период выполнения: сентябрь, октябрь и ноябрь 2010

Объем работ:

В рамках этой работы планируется выполнить следующее:

- Обзор уровня внедрения Кодекса ISPS в странах-бенефициариях на основе предыдущих изучений и прямая оценка современной ситуации;
- Определение порта наилучшей практики в каждой стране в отношении внедрения Кодекса ISPS и разработка соответствующей модели для применения Кодекса;
- Применение модели в других национальных портах;
- Разработка предложений по повышению уровня внедрения Кодекса ISPS; и
- Оценка информации для базы данных ISPS, которая требуется в соответствии с положением SOLAS XI - 2/13, и национальной контактной организации по вопросам безопасности, связанным с Кодексом ISPS.

Ресурсы (Ключевой эксперт 2 и эксперт по морской безопасности)

Эту работу возглавит Ключевой эксперт 2 при значительной технической помощи от эксперта по морской безопасности.

4.2.5 РЕЗУЛЬТАТ 5. Поддержка регионального сотрудничества в области морской безопасности и защиты от терроризма

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

Период выполнения: декабрь 2009 - июнь 2010; сентябрь - декабрь 2010, январь - июнь 2011

Объем работ

Региональная Рабочая Группа (по Черному и Каспийскому морям) по морской безопасности, защите от терроризма и предотвращению морского загрязнения будет создана для укрепления регионального сотрудничества и обмена знаниями и практическим опытом между странами, участвующими в проекте. Предлагается, чтобы в группу входили по два эксперта от страны, обладающих конкретным опытом в области морской безопасности, защиты от терроризма и предотвращения морского загрязнения.

Международные эксперты, работающие в проекте, будут консультировать по следующим организационным элементам и мероприятиям Рабочей Группы:

- Цели и техническое задание Рабочей Группы и ее совещаний;
- Организация и логистика, процедуры и расписания;
- Подбор, должности и опыт участников; и
- Составление проектов выводов и рекомендаций Рабочей Группы, направленных главным образом на выработку регионального Плана Действий по морской безопасности, защите от терроризма и охране морской среды.

Рабочие Группы в настоящее время находятся в процессе создания (связано с процессом создания Национальных Наблюдательных Комитетов) и предполагается, что они будут работать с января 2010 по июнь 2011.

Совещания групп запланированы на следующие месяцы (будет согласовано с соответствующими сторонами):

- январь 2010
- июль 2010
- январь 2011
- июнь 2011

Ресурсы (Ключевые эксперты)

Предложенные консультации и помощь будут оказываться тремя Ключевыми экспертами, которым будут помогать неключевые эксперты по конкретным техническим вопросам, по мере необходимости.

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

Период выполнения: декабрь 2010 - февраль 2011

Объем работ

Члены Региональной Рабочей Группы будут анализировать ситуацию с морской безопасностью в своих странах, и им для обсуждения на региональных совещаниях Группы будут представляться конкретные вопросы, представляющие интерес или вызывающие озабоченность. Целью будет согласовать общий Региональный План Действий, который будет разработан совместно при поддержке международных экспертов проекта.

Новые международные конвенции - по бункерам (2001), противообрастающим покрытиям (2001), балластным водам (2004) и Международная Конвенция по безопасной и экологически рациональной утилизации судов, принятая 11 мая 2009 – являются примерами вопросов, которые могут быть рассмотрены таким Планом Действий.

Ресурсы (Ключевые эксперты)

Предложенные консультации и помощь будут оказываться тремя Ключевыми экспертами, которым будут помогать неключевые эксперты по конкретным техническим вопросам, по мере необходимости. Однако, мы надеемся, что национальные члены наблюдательного комитета возьмут на себя совместную ответственность по разработке плана действий, а роль экспертов проекта будет консультационной.

4.2.6 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)

Мероприятие 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)

Период выполнения: март-июнь 2011

Следующие работы будут выполнены при координации с заинтересованными органами власти и стейкхолдерами из частного сектора (там, где это уместно):

- Обзор соответствующей информации, содержащейся в предварительном анализе PPP, предоставленном проектом «Морских связей»;
- На основании предыдущего обзора, предложение и пропаганда моделей PPP и ВОО для финансирования соответствующих морских проектов в регионе;
- Определение наиболее соответствующих морских проектов, ранжированных в порядке приоритетности для оказания влияния вдоль коридора ТРАСЕКА.
- Разработка «резюме проектов» для выбранных морских проектов, содержащих спецификации на проведение технико-экономическое обоснование или предварительный анализ осуществимости, включающие как минимум следующее:
 - Цели проекта;
 - Описание проекта;
 - Ожидаемые результаты;
 - Объем инвестиций, включая предварительный бюджет для партнеров по выполнению проекта;
 - Компоненты контракта;
 - Возврат инвестиций.
 - Подготовить и представить Типовой финансовый договор по проектам;

Ресурсы (Специалист по финансированию морских проектов/PPP)

Для этого компонента проекта потребуются специальные знания и опыт, которых обычно не бывает у ключевых экспертов, и поэтому работу, вероятно, возглавит финансовый специалист проекта,

имеющий конкретный опыт в морском секторе. Однако, проекты, которые будут рассматриваться, будут находиться под наблюдением как Ключевых, так и неключевых (более вероятно) экспертов проекта в течении всего срока работы проекта, а также самих морских администраций.

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

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

Период выполнения: август 2009 - июль 2011 (весь срок проекта)

Объем работ

Главная цель настоящей работы состоит в том, чтобы обеспечить Администрации и другие заинтересованные стороны (включая общественность) информацией и соответствующей документацией, относящимися к работам по проекту.

Центром работы станут специально созданный веб-сайт и «План распространения информации», содержащие как руководство по коммуникационным методам, которые будут использоваться, так и соответствующую информацию для распространения.

Работа по достижению соответствующего уровня коммуникации и степени информированности будет включать:

- Создание специального веб-сайта проекта, разработанного с учетом пост-проектной передачи соответствующему региональному органу
- Подготовку и выполнение «Плана распространения информации» для мероприятий по проекту. Этот план должен включать использование следующих механизмов:
 - Пресс-релизов;
 - Пресс-конференций;
 - Лифлетов и бюллетеней;
 - Баннеров и рекламно-информационных материалов, связанных с работой проекта; и
 - Ссылок на соответствующие веб-сайты.

Выполнение этой работы началось немедленно после подписания контракта с выпуска пресс-релиза, опубликованного в августе 2009. Другие меры по распространению информации включают:

- TV интервью во время Сопровожения, посвященного началу проекта, в Одессе;
- Подготовку и распространение краткого описания проекта на английском и русском языках;
- Сделанные презентации в программе PowerPoint в четырех странах-бенефициариях и на совещании ТРАСЕКА в Брюсселе для представления целей и мероприятий проекта
- Интервью Руководителя группы проекта Инфоцентру ENPI (Европейского Инструмента Партнерства и Соседства) в Брюсселе.

Создание веб-сайта проекта продолжается, и сайт должен быть доступен к концу года.

4.3 Результаты проекта

Результаты проекта и главные работы с их итогами кратко приведены в Таблице 4.1. Сюда включаются целевые даты завершения конкретных работ. В таблице также указано, когда результаты этих работ будут обнародованы, либо для широкой общественности, либо для заинтересованных сторон через предложенный веб-сайт проекта. Все технические результаты будут также собраны и представлены в следующем промежуточном отчете проекта.

Таблица 4.1: Результаты проекта

Мероприятие	Результат	Целевая дата	Целевая дата публикации
РЕЗУЛЬТАТ 1: Поддержка выполнения требований международных конвенций и европейских законодательств в области морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов			
Отчет о начальном этапе	Пересмотренная версия Плана выполнения проекта и комментарии о работах, выполненных на подготовительном этапе проекта	31.10.09	13.11.09
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 Портнадзору) - все страны	30.11.09	15-12-09
Мероприятие 1.2	План транспозиции вышеупомянутых международных конвенций и постановлений в национальное законодательство	28.02.10	31.03.10
Мероприятие 1.3	Организационная структура присоединения к «Добровольной схеме государственного аудита стран-членов ИМО»	31.03.10	30.04.10
Мероприятие 1.3 (Семинар)	Семинар по внедрению Конвенций ИМО	15.04.10	30.04.10
РЕЗУЛЬТАТ 2: Поддержка внедрения соответствующих законодательных структур и международных конвенций, а также применения Систем Управления Движением Судов (VTS) морскими администрациями и портовыми властями			
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 Портнадзору))	30.06.10	15.07.10
Мероприятие 2.2	Оценить потребности и приоритеты в использовании VTS в главных национальных портах	30.11.10	15.12.10

Мероприятие	Результат	Целевая дата	Целевая дата публикации
РЕЗУЛЬТАТ 3: Подготовка и внедрение модулей тренинга по соответствующим морским вопросам, таким как Государственный Портнадзор (PSC), управление отходами в портах (PWM), Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS) и управление Системами Движения Судов (VTS)			
Мероприятие 3.1	План Тренинга, основанный на соответствующих вопросах, для тренинга и наращивания возможностей	30.04.10	Тренинг-план 30.04.10
Мероприятие 3.2	Проведены тренинг-курсы (на национальных или региональных уровнях)	июнь 2010 - май 2011	Отчеты будут представлены в конце каждого курса
РЕЗУЛЬТАТ 4: Определение образцовых портов и наилучших практик, повышение информированности и тренинг по мерам в области Государственного портнадзора, выполнения MARPOL (портовые приемные сооружения), внедрения кодекса ISPS			
Мероприятие 4.1	Поддержка в каждой стране разработки соответствующих инспекционных процедур и определение портов наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC (Государственный портнадзор)	30.04.10	31.05.10
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	28.02.09	15.03.09
Мероприятие 4.3	Дальнейшая оценка, определение порта наилучшей практики и помощь во внедрении Кодекса ISPS	30.11.10	15.12.10
РЕЗУЛЬТАТ 5. Поддержка регионального сотрудничества в области морской безопасности и защиты от терроризма			
Мероприятие 5.1	Поддержка региональных Рабочих Групп по морской безопасности и охране от терроризма («Бакинская инициатива» ТРАСЕКА)	30.06.11	15.07.11
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	28.02.11	31.03.11
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)			
Мероприятие 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)	30.06.11	15.07.11

Мероприятие	Результат	Целевая дата	Целевая дата публикации
РЕЗУЛЬТАТ 7: Коммуникация и меры по повышению информированности в вопросах морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов разработаны			
Мероприятие 7	Коммуникация и меры по повышению информированности в вопросах морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов разработаны	31.07.11	30.09.10 Информационный план 31.07.11 отчет

4.4 Планирование на весь срок проекта

Общие описания работ, которые должны быть выполнены, были представлены в разделе 2.4 и мы не будем их повторять. Однако, для того, чтобы показать порядок задач и их взаимосвязь, была подготовлена схема мероприятий, показывающая порядок выполнения задач, включенная в Приложении В. План работ был также кратко представлен в стандартной для Тасис «Форме 1.4», которая приведена в Табл. 4.2.

Краткое описание результатов, поддающихся проверке, рисков и допущений, также приводятся в стандартной «Форме 1.5» формата Тасис. Она находится в Табл. 4.3

Табл. 4.2: Форма 1.4 (Тасис) – Рабочий план на весь срок проекта

Название проекта: Развитие управления морской безопасностью, Защитой от терроризма и предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей										№ контракта: EuropeAid/127221/C/SER/Multi										Персонал (человеко-дней)		Требуемый опыт															
Период планирования: август 2009 - июль 2011										2009				2010				2011																			
Этапы и мероприятия проекта										1 квартал		2 квартал		3 квартал		4 квартал		1 квартал		2 квартал		3 квартал		4 квартал													
										А	С	О	Н	Д	Я	Ф	М	А	М	И	И	А	С	О	Н	Д	Я	Ф	М	А	М	И	И	Ключевые	Неключевые		
Выполнение и отчеты																																					
Отчет о начальном этапе												◆																									
Отчеты о ходе выполнения проекта 1, 2 и 3												◆		◆		◆		◆																			
Заключительный отчет																																					
Заседания Наблюдательного Комитета												◆		◆		◆		◆		◆		◆															
Результаты проекта																																					
1. Оказать поддержку в выполнении положений международных Конвенций и европейского законодательства по морской безопасности																																					
1.1 Рассмотреть уровень транспозиции международных конвенций и положений в национальные законодательства														▲														30		86		Законодательство IMO, мор. администрации. KE 2; 2 некл.эксперта, 20 чел.-дн.					
1.2 Подготовить и выполнить план транспозиции международных конвенций и положений в национальное законодательство																▲												70		150		Междунар.законодательство, мор. администрации. KE2; 1 некл.эксперт, 15 чел.-дн.					
1.3 Обсудить план присоединения к "Добровольной схеме аудита стран IMO"																▲		●										70		150		IMO, Мор.администрации KE2; 18 чел.-дн., включая рабочее совещание					
2. Оказать поддержку во внедрении соответствующей морской законодательной структуры и международных конвенций																																					
2.1 Оценить и поддержать усовершенствование национальных морских организаций, структур и процедур внедрения соответствующих положений																		▲										70		170		Мор. администрации. Международные учреждения KE2; Эксперт по MARAD 25 чел.-дн.					
2.2 Оценить потребности и приоритеты использования систем VTS в главных национальных портах																				○		▲								70		150		Системы VTS. KE2; (2 эксперта по VTS эксплуатационные /технические). 35 чел.-дн., включая курсы			
3. Подготовить и внедрить тренинг-модули по соответствующим морским вопросам																																					
3.1 Подготовить План Тренинга, основанный на соответствующих вопросах, для тренинга и наращивания возможностей																▲														150		170		Морской тренинг Кл.эксперт 3 и др. неключевые эксперты. Дни включены в Ключевого эксп. Мор. тренинг. Ключевой эксп. 3 + вклады других неключевых экспертов. 45 дн. для лекторов			
3.2 Провести соответствующие тренинг-курсы на национальном или региональном уровне																○		●		○		○		○		○		○		○		○		290		200	
4. Выявление образцовых портов и наилучших практик, повышение информированности и тренинг по Госконтролю Портов																																					
4.1 Поддержать разработку инспекционных процедур и выявить порты наилучшей практики																▲														70		200		Судовые инспекции. Портовые операции. KE 2, (эксп. по PSC, эксп. по порту); 35 чел.-дн.			
4.2 Оценка систем удаления отходов в главных национальных портах и разработка Портовых Планов Менеджмента Отходов														▲																70		100		Менеджмент отходов в порту. KE 2 и эксперт по менеджменту отходов, 35 чел.-дн.			
4.3 Определение портов наилучшей практики и поддержка внедрения Кодекса ISPS																		▲												70		170		Морская безопасность (кодексе ISPS), KE2, эксперт по ISPS; другой эксперт. 30 чел.-дн.			
5. Поддержка регионального сотрудничества в сфере морской безопасности и защиты от терроризма																																					
5.1 Поддержать региональные Рабочие Группы по морской безопасности (Бакинская инициатива ТРАСЕКА)																														100		200		Сотрудничество, менеджмент группы. Кл. и некл. эксперты. Дни включены в Кл. и некл.эксп			
5.2 Разработать региональный План Действий по морской безопасности и охране окружающей среды																						▲								90		200		Сотрудничество, управление группами. Кл. и некл. эксперты. Дни включены в Кл. и некл.эксп			
6. Определение и подготовка морских проектов и схем финансирования, включая частный сектор																																					
6.1 Поддержка выявления и подготовки морских проектов и схем финансирования, включая частный сектор																														50		100		Финансирование проекта, планирование проекта. Фин.эксперт, 24 чел.-дн.			
7. Коммуникация и повышение информированности по морской безопасности, защите от терроризма и охране окружающей среды																																					
7.1 Коммуникация и меры по повышению информированности о морской безопасности и охране окружающей среды																▲														50		200		Коммуникация и ПТС. Кл.эксп., эксп.по ПТС по контракту; дни включены в Кл. и некл. экспертов			
																												1250		2246							

Легенда
● Рабочее совещание ◆ Отчет о выполнении ▲ Тех.отчет
○ Тренинг-курс ◆ Совещание △ Ознакомительная поездка

Примечание: На август мероприятий не планируется, а на июль планируется мало работ из-за летних отпусков

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



Табл. 4.3: Форма 1.5 (Тасис) – Общий План Результатов

Название проекта: Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей		Номер Контракта: EuropeAid/127221/C/SER/Multi	Страна: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина
Подготовлено: 31 .10.2009		Подрядчик: «Мотт МакДоналд», «Рамболл Денмарк», «Тетис Энвайронментал Консалтинг», «Оил Спил Трейнинг Компании Лтд.» и «Милью Лтд.»	
Результаты	Целевая дата	Проверяемые показатели	Сдерживающие факторы и допущения
РЕЗУЛЬТАТ 1: Возможности учреждений бенефициария (знания и опыт) по транспозиции, внедрению и выполнению международных морских конвенций и применению там, где это удобно, законодательства Европейского Союза укреплены			
1.1 Оценочные поездки в 5 стран-бенефициариев по вопросу транспозиции и выполнения международных морских конвенций	30.09.2009	Отчет о командировке	Бенефициарии должны следовать административным процедурам для организации визитов и встреч для экспертов. Местные эксперты будут оказывать поддержку международным экспертам.
1.2 Подготовка плана транспозиции международных конвенций в странах-бенефициариях, где это нужно	26.02.2010	План транспозиции международных конвенций и других инструментов, связанных с морской безопасностью и предотвращением загрязнения с судов	Национальные морские власти будут сотрудничать с экспертами при разработке плана транспозиции международных конвенций
1.3 Семинар по организации Морских Администраций и подходящей ситуации чтобы запросить «Добровольную схему государственного аудита стран-членов ИМО»	30.04.2010	Письма-приглашения, пресс-релизы, отчет о семинаре и веб-сайт	готовность Национальных морских властей принять «Добровольную схему государственного аудита стран-членов ИМО»
РЕЗУЛЬТАТ 2: Национальные морские учреждения будут оценены, и им будет предоставлена помощь по процедурам внедрения соответствующей морской законодательной структуры и международных конвенций, а также по использованию систем VTS в странах-бенефициариях			
2.1 Эксперты проекта дают советы для поддержания реформы и развития современной морской администрации	30.06.2010	План действий по организации, структуре, работе и персоналу морских администраций	Необходимость в согласии и заинтересованности Администраций для внедрения перемен

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



Название проекта: Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей		Номер Контракта: EuropeAid/127221/C/SER/Multi	Страна: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина
2.2 Оценочные командировки квалифицированных экспертов для определения потребностей и приоритетов в применении и эксплуатации VTS	30.12.2010	Отчет об организации и работе VTS в странах-бенефициариях	Недостаток установок в некоторых странах, остальные страны в процессе установления
2.3 Тренинг-курс для операторов VTS	10.12.2010	Письма-приглашения, материалы тренинга, пресс-релизы, отчет о событии и веб-сайт	Ожидается, что бенефициарии предоставят технический персонал и VTS для практического тренинга
РЕЗУЛЬТАТ 3. Подготовить и внедрить тренинг-модули по соответствующим морским темам, таким как PSC, PWM, ISPS и управление системами VTS			
3.1 Разработка плана тренинга	30.04.2010	План тренинга	Морские университеты в Азербайджане, Казахстане, Грузии и Украине предложили помощь в организации курсов.
3.2 Проведение тренинг-курсов и семинаров	июнь 2010 - июнь 2011	Письма-приглашения, материалы тренинга, пресс-релизы, отчет о событии и веб-сайт	Бенефициарии предоставят преподавательский состав и помещения для тренинг-центров
РЕЗУЛЬТАТ 4: Образцовые порты и наилучшие практики в странах-бенефициариях определены и проведены тренинг-курсы по работе Государственного Портнадзора, внедрению MARPOL (приемные сооружения) и Кодекса ISPS			
4.1 Оценка уровня выполнения Черноморского Меморандума о Взаимопонимании и процедур инспектирования судов	30.04.2010	Отчеты о командировках	Две из черноморских стран-бенефициариев включены в «черный список» Парижского Меморандума о Взаимопонимании. Бенефициарии Каспийского моря нуждаются в советах специалистов по инспектированию судов
4.2 Оценочные командировки по менеджменту отходов в порту в главные порты стран-бенефициариев	30.01.2010	Отчеты о командировках. Руководства по процедурам для плана менеджмента отходов. Предложен план тренингов	Командировки отложены из-за административных процедур по регистрации проекта в некоторых странах
4.3 Порты наилучшей практики определены и помощь во внедрении Кодекса ISPS предоставлена	30.11.2010	Отчет о степени внедрения Кодекса ISPS в каждой из стран-бенефициариев	Бенефициарии хотят укрепить безопасность в своих портах
РЕЗУЛЬТАТ 5. Поддержка регионального сотрудничества в области морской безопасности и защиты от терроризма			

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



Название проекта: Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей		Номер Контракта: EuropeAid/127221/C/SER/Multi	Страна: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина
5.1 Рабочие группы по безопасности созданы	30.12.2009	Состав рабочих групп определен	Стремление к крепкому региональному сотрудничеству среди бенефициариев
5.2 План действий по морской безопасности, защите от терроризма и охране морской среды принят	28.02.2011	Проект плана действий представлен	Желание морских властей сотрудничать на региональном уровне
РЕЗУЛЬТАТ 6. Помощь в определении морских проектов и схем финансирования, включая частный сектор, например, через ВОО и PPP Морские проекты и схемы финансирования определены	30.06.2011	«Резюме» проектов и модели соглашений о финансировании	Готовность частного сектора участвовать в проектах
РЕЗУЛЬТАТ 7. Мероприятия по коммуникации и повышению информированности по вопросам морской безопасности, защиты от терроризма и охраны морской среды разработаны			
7.1 Информация о работах проекта распространена	31.07.2011	Пресс-релизы, сообщения в СМИ, интервью, веб-сайт, бюллетени	Широкая общественность/соответствующие стейкхолдеры заинтересованы в работах проекта. Национальные администрации готовы контактировать с общественностью

4.5 Ограничения, риски и допущения

Административные задержки: В каждой стране есть свои правила, которым надо следовать, и они значительно отличаются по степени сложности. Однако, как группа выполнения проекта, мы признаем, что следование этим правилам является вопросом первостепенной важности для того, чтобы работать при поддержке национальных министерств, морских администраций и портов. Тем не менее, в некоторых случаях процедуры сложны, и есть риск того, что могут возникнуть ошибки или неправильное понимание того, как следовать этим процедурам, что привело бы к отсрочкам выполнения мероприятий проекта.

За три месяца уже произошли задержки при организации и согласовании дат Совещания, посвященного началу проекта, и официальной регистрации проекта в одном или двух Министерствах. Эти первоначальные проблемы уже были учтены в рабочем плане, и нам представляется, что уже не должно возникнуть никаких сложностей с достижением результатов в течении всего времени проекта. Однако, это ясно показало необходимость обеспечить принятие во внимание местных административных процедур на раннем этапе планирования работ по проекту.

Задержки с выдачей виз: процедуры выдачи виз в Казахстане и Туркменистане представляют собой еще одно потенциальное препятствие, которое может привести к отсрочкам командировок. Это может быть учтено при планировании работ по проекту. Однако, это не означает, что возможность экспертов прибыть в эти страны в короткие сроки ограничена. До сих пор проект получал отличную помощь со стороны местных офисов Тасис и ТРАСЕКА, что останется важным для бесперебойной работы проекта.

Ограничения, связанные с безопасностью: мы учитываем, что некоторые работы в порту являются конфиденциальными, особенно в том, что касается безопасности и портнадзора, которыми занимается проект. В некоторых случаях процедуры, которые проект должен будет рассматривать, имеют ограниченный доступ как относящиеся к национальной безопасности, или даже классифицированы как государственные тайны. На этом этапе мы не получили четкого указания ни от одной страны на то, что возможны серьезные ограничения работ, которые будут выполнять эксперты, и нам кажется, что пока будет соблюдаться местный протокол, значительных проблем здесь не должно возникнуть. Тем не менее, это снова ограничивает нашу «гибкость» и мы не можем ожидать посещения всех сооружений, уведомив о визите за короткий срок. Этот вопрос может быть решен только путем эффективного долгосрочного планирования.

Было бы полезно, если бы организации-бенефициарии могли снабдить нас кратким изложением таких ограничений, связанных с безопасностью, и соответствующими протоколами, которым мы могли бы следовать для посещения участков ограниченного доступа и получения информации.

Возможности встречаться с ключевыми стейкхолдерами: Этот проект по своему существу является техническим, и потребует прямого общения экспертов с «низовым» персоналом портовых администраций. Мы понимаем, что во многих случаях это очень занятые люди, которые не смогут бросить свои повседневные обязанности после уведомления за короткий срок перед визитом эксперта, и уделить ему все время. Необходимо, чтобы команда проекта и организации-бенефициарии договорились всемерно способствовать встречам международных экспертов с местными стейкхолдерами. Мы предлагаем договориться о следующем:

- Команда проекта сделает все от нее зависящее, чтобы как минимум за две недели сообщать о визитах ключевых и неключевых экспертов с указанием того, с какими сотрудниками они хотели

бы встретиться, на сколько времени, и представлять темы для обсуждения так, чтобы соответствующие лица могли уделить им время.

- Организации-бенефициарии через неделю будут отвечать, сообщая любые требования и подтверждая участие ключевых сотрудников во встрече с тем, чтобы визит эксперта можно было утвердить и организовать его поездку.

Неизбежно, что при коротких сроках командировок экспертов не всегда можно будет планировать мероприятия заранее, и из-за технических трудностей (с обеих сторон) встречи, возможно, придется переносить, уведомляя об этом за короткий срок. Мы просим понимания и как можно большей гибкости с обеих сторон настолько, насколько можно.

Официальный язык проекта: в соответствии с техническим заданием и учитывая широкое использование русского языка в странах-бенефициариях, проект будет выполняться при двух официальных языках, английском и русском. Документация проекта будет составляться на обоих языках. Мы признаем, что в некоторых случаях для административных целей могут потребоваться документы на национальных языках (например, для регистрации проекта в Украине потребовалось перевести некоторую документацию на украинский язык), но принимаем это как исключение, а не как обычную практику.

Перевод: За очень небольшим исключением международные эксперты, работающие по проекту, не владеют русским языком. Проект обеспечит переводчиков для преодоления этой трудности. Все Национальные Координаторы, представляющие проект, должны знать оба языка для того, чтобы можно было обсуждать вопросы между командой проекта и организациями-бенефициариями на месте.

Во время всего проекта сохраняется риск ошибок устного или письменного перевода. Команда проекта и организации-бенефициарии должны проявлять бдительность в этом отношении настолько, насколько возможно.

Особые характеристики двух разных морей: На единые мероприятия проекта могут повлиять различия на морском транспорте Черного и Каспийского морей. Например, порты Черного моря контролируют выполнение требований конвенций ИМО посредством Меморандума о портнадзоре, а в странах Каспийского моря такой механизм не применяется. В результате, местами будут возникать различия между некоторыми работами проекта на двух морях. Этот фактор взвешивался при пересмотре плана проекта, представленного в настоящем Отчете. Этот вопрос также обсуждался в техническом задании, где предлагалась дифференциация на суб-региональном уровне – по региональным морям.

Учитывая, что выполнение Мероприятия 1.1, которое обеспечит большую часть базовой информации о современной практике в странах-бенефициариях, еще не завершено, существует риск того, что остались еще какие-то различия, не выявленные на этом этапе. О любых выявленных региональных различиях и последующих изменениях в программе будет сообщено в отчете о выполнении проекта за 6 месяцев.

Участие в тренинге: Успех предложенной программы тренингов зависит от поддержки стран-бенефициариев, их соответствующих органов власти и учреждений, и от участия персонала с достаточной квалификацией из этих учреждений в тренингах. Если такого участия не будет, есть риск того, что цели тренингов не будут достигнуты и проект не окажет содействия развитию устойчивой культуры морских тренингов.

В частности, программа тренингов предназначена для помощи дальнейшему обучению без необходимости уделять значительное внимание разработке национальных возможностей образования, через развитие национальной системы «обучения учителей». Если такое взаимодействие не удастся наладить, существует риск того, что объем и достижения такого тренинг-проекта будут ограниченными.

Поддержка программы тренинга: проект уже определил основные вопросы тренинга. Однако, если работа не получит полной поддержки от стран-бенефициариев, существует риск ограниченного выполнения проекта.

Взаимодействие с третьими сторонами: Проекту потребуются взаимодействие с организациями и лицами, не входящими в непосредственную сферу его деятельности. Сюда входят неправительственные организации, представители местных органов власти, частные судоходные компании, частные компании в секторе нефтяной промышленности и др. Если не удастся наладить соответствующие двусторонние связи и механизмы участия, существует риск того, что потенциальные возможности проекта не удастся реализовать полностью.

4.6 Планирование на следующий отчетный период

На следующий отчетный период запланированы такие ключевые мероприятия, которые представлены в форме диаграммы в

Табл. 4.4 ниже.

4.6.1 Завершение начальных мероприятий проекта

В связи с трудностями в получении виз, до сих пор не удалось провести Совещание, посвященное началу проекта, в Туркменистане. Это является приоритетным мероприятием, которое мы надеемся выполнить в ноябре 2009, до первого совещания наблюдательного комитета.

4.6.2 Создание наблюдательного комитета

Процесс создания наблюдательного комитета уже начался, и мы собираемся созвать первое совещание в декабре 2009, что явится первой важной вехой проекта.

4.6.3 Завершение Мероприятия 1.1

Учитывая задержки на начальном этапе, еще одним важным приоритетом является завершение сбора информации во всех странах и составление базового отчета, содержащего информацию о состоянии ратификации и выполнения требований конвенций ИМО в каждой из стран. Хотя большая часть этой информации уже собрана, ее сжатое изложение в качестве базовой информации для технических экспертов является ключевым документом для начальных стадий проекта.

4.6.4 Начало Мероприятий 1.2, 4.1 и 5.1.

В этом отчетном периоде предполагаются первые работы экспертов по Мероприятиям 1.2 и 4.1.

Кроме того, будет начат процесс создания национальных рабочих групп с целью провести первое совещание рабочей группы в конце отчетного периода, в январе 2010.

4.6.5 Консультация по Мероприятию 4.2

В связи с задержками в начальном периоде проекта, необходимо закончить важную работу – завершить начальную стадию оценки по Мероприятию 4.2. Направление работы по этому Мероприятию после стадии оценки – это вопрос, который требует дальнейшего обсуждения на совещании наблюдательного комитета в декабре.

4.6.6 Создание веб-сайта

Дизайн и поддержка веб-сайта обсуждаются с местным провайдером, и нам на рассмотрение уже представлены его предложения. Предполагается, что сайт будет создан и станет доступен в течении этого отчетного периода. На сайте будет представлена информация для экспертов, бенефициариев и заинтересованных стейкхолдеров, они смогут контролировать ход выполнения проекта и иметь доступ к ресурсам, разработанным во время проекта.

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



Табл. 4.4: Форма 1.6 (Тасис) – Запланированные мероприятия на следующий отчетный период, до 24 сентября 2009

Название проекта: Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей			Номер контракта	EuropeAid/127221/C/SER/Multi
Период планирования: ноябрь 2009 - февраль 2010			'09	2010
Project Phases and Activities	Q2			Требуемый опыт
	ноябрь	декабрь	январь	
Implementation arrangements and reports				
Inception report				
Progress reports 1, 2 and 3				
Заключительный отчет				
Заседания Наблюдательного Комитета				
Результаты проекта				
1. Оказать поддержку в выполнении положений международных Конвенций и европейского законодательства по морской безопасности				
1.1 Рассмотреть уровень транспозиции международных конвенций и положений в национальные законодательства		▲		Законодательство ИМО, мор. администрации. KE 2; 2 некл.эксперта.
1.2 Подготовить и выполнить план транспозиции международных конвенций и положений в национальное законодательство				Междунар.законодательство, мор. администрации. KE2; 1 некл.эксперт
1.3 Обсудить план присоединения к "Добровольной схеме аудита стран ИМО"				
2. Оказать поддержку во внедрении соответствующей морской законодательной структуры и международных конвенций				
2.1 Оценить и поддержать усовершенствование национальных морских организаций, структур и процедур внедрения соответствующих положений				
2.2 Оценить потребности и приоритеты использования систем VTS в главных национальных портах				
3. Подготовить и внедрить тренинг-модули по соответствующим морским вопросам				
3.1 Подготовить План Тренинга, основанный на соответствующих вопросах, для тренинга и наращивания возможностей				
3.2 Провести соответствующие тренинг-курсы на национальном или региональном уровне				
4. Выявление образцовых портов и наилучших практик, повышение информированности и тренинг по Госконтролю Портов				
4.1 Поддержать разработку инспекционных процедур и выявить порты наилучшей практики				Судовые инспекции портовые операции. KE 2, (экс.по PSC, экс. по порту);
4.2 Оценка систем удаления отходов в главных национальных портах и разработка Портовых Планов Менеджмента Отходов				Менеджмент отходов в порту. KE 2 и эксперт по менеджменту отходов
4.3 Определение портов наилучшей практики и поддержка внедрения Кодекса ISPS				Морская безопасность (кодекс ISPS), KE2, эксперт по ISPS, др. эксперт.
5. Поддержка регионального сотрудничества в сфере морской безопасности и защиты от терроризма				
5.1 Поддержать региональные Рабочие Группы по морской безопасности (Бакинская инициатива ТРАСЕКА)				Сотрудничество, менеджмент группы. Кл. и некл. эксперты. Дни включены в Кл. и некл.эксп
5.2 Разработать региональный План Действий по морской безопасности и охране окружающей среды				
6. Определение и подготовка морских проектов и схем финансирования, включая частный сектор				
6.1 Поддержка выявления и подготовки морских проектов и схем финансирования, включая частный сектор				
7. Коммуникация и повышение информированности по морской безопасности, защите от терроризма и охране окружающей среды				
7.1 Коммуникация и меры по повышению информированности о морской безопасности и охране окружающей среды				Коммуникация и ИТС. Кл. экс., экс.по ИТС по контракту; дни включены в Кл. и некл. экспертов

Легенда	● Рабоч.совещание	◆ Отчет	▲ Тех.отчет
	○ Тренинг-курс	◆ Совещание	△ Ознакомительная поездка

5. План выполнения

5.1 Мобилизация офисов и экспертов

Было создано два офиса проекта, в Одессе (Украина) и Баку (Азербайджан). В начале проекта было принято решение иметь крепкие представительства в городах как Черного, так и Каспийского моря, учитывая, что в этих суб-регионах будет очень разная необходимость в администрировании,

Офис в Одессе является рабочим местом Руководителя группы и Ключевого эксперта 2 (по морской безопасности). Он находится в Одесском национальном морском университете (ОНМУ), который будет ключевым партнером при выполнении проекта в Украине. Одесский офис будет не только выполнять центральную административную роль, но и служить центром всех мероприятий по проекту в черноморском суб-регионе.

Аналогичным образом, офис в Баку, где находится рабочее место Ключевого эксперта 3 (по тренингам), станет центром всех мероприятий по проекту в каспийском суб-регионе.

Оба офиса уже работают и обеспечивают поддержку приезжающим экспертам и местному персоналу.

Мы не планируем организовывать офисы проекта в других странах.

5.2 Структура группы

Основная группа из трех ключевых экспертов будет постоянно находиться в регионе. Помогать ей будут семеро неключевых экспертов – обеспечивать конкретные технические консультации по работам проекта. Эта международная группа дополняется Национальными Координаторами во всех странах-бенефициариях для обеспечения прямых двуязычных связей между организациями-бенефициариями и командой проекта. Местные эксперты будут также привлекаться, в качестве неключевых экспертов проекта, они будут снабжать команду местными техническими знаниями для конкретных работ там, где это будет уместно.

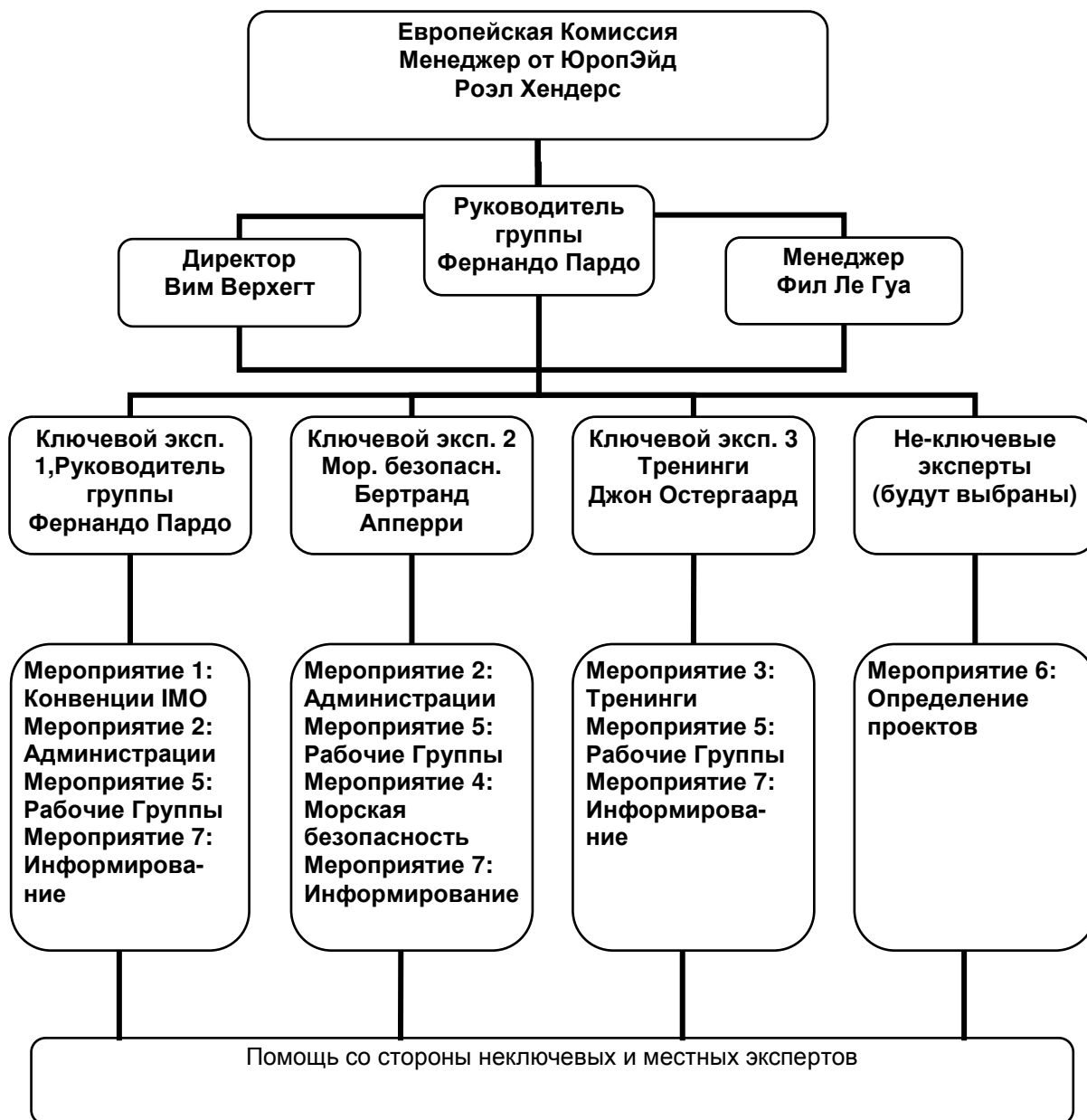
Техническое руководство и коммерческий менеджмент будут по преимуществу осуществляться Руководителем Группы. Логистическое и коммерческое финансирование обеспечат директор проекта и менеджер проекта, назначенные «Мотт МакДоналд» от имени партнеров по консорциуму.

Ответственность за конкретные результаты распределяет Руководитель группы. Она разделяется между ним самим и двумя другими ключевыми экспертами. Руководитель группы и ключевые эксперты привлекают неключевых экспертов (как национальных, так и международных) к выполнению конкретных работ для достижения результатов.

Исключение составляет Результат 6, в котором, в связи с особой природой работы, предполагается назначить неключевого эксперта руководить мероприятиями при технической поддержке Ключевых и неключевых экспертов.

Организационная структура команды, выполняющей проект, представлена в виде схемы на Рисунке 5.1.

Рисунок 5.1: Организационная структура Команды, выполняющей проект



5.3 Наблюдательный Комитет

Процесс создания Наблюдательного Комитета (НК) уже идет. Этот комитет будет включать по одному представителю от каждой из стран-бенефициариев, Руководителя группы (который будет выполнять функцию секретаря), Менеджера проекта от Европейской Комиссии (который будет председательствовать) и наблюдателей, в число которых, вероятно, войдут представители программы ТРАСЕКА, другие заинтересованные представители ЕС и представители консорциума.

НК будет заседать раз в шесть месяцев, и совещания будут запланированы так, чтобы соответствовать презентациям промежуточных отчетов проекта. Цель совещаний в первую очередь будет состоять в том, чтобы оценивать достижения проекта и направлять его дальнейшее выполнение.

Председателем наблюдательного комитета будет Координатор Офиса по Сотрудничеству ЮропЭйд или, в его/её отсутствие, представитель одной из Делегаций ЕС.

Кочевые и неключевые эксперты проекта будут приглашаться на совещания по мере необходимости, представители других организаций и стейкхолдеров также могут быть приглашены в качестве наблюдателей, что будет решаться в каждом конкретном случае.

В настоящее время планируется привести пять совещаний НК согласно следующему предварительному расписанию:

- 1 совещание Наблюдательного Комитета 18 декабря 2009
 - Представление и обсуждение Отчета о начальном этапе
 - Обсуждение и согласование предложенных стратегических направлений проекта в целом
 - Руководство и рекомендации на следующий трехмесячный период выполнения проекта.
- 2 совещание Наблюдательного Комитета 15 февраля 2010:
 - Представление и обсуждение 1-го Промежуточного отчета
 - Обзор выполнения проекта за первые 6 месяцев
 - Руководство и рекомендации на следующий шестимесячный период выполнения проекта
 - Представление и обсуждение программы тренингов.
- 3 совещание Наблюдательного Комитета 15 августа 2010:
 - Представление и обсуждение 2-го Промежуточного отчета
 - Обзор выполнения работ по проекту
 - Руководство и рекомендации на следующий шестимесячный период выполнения проекта
- 4 совещание Наблюдательного Комитета 15 февраля 2011
 - Представление и обсуждение 3-го Промежуточного отчета
 - Обзор выполнения работ по проекту
 - Руководство и рекомендации на следующий шестимесячный период выполнения проекта
- 5 совещание Наблюдательного Комитета 31 июля 2011
 - Представление и обсуждение заключительного отчета
 - Обзор выполнения работ по проекту.

5.4 Национальный Наблюдательный Комитет и Региональная Рабочая Группа

Национальный Наблюдательный Комитет (ННК) был создан в Украине, и этот же процесс осуществляется в других странах через национальных координаторов.

Национальный Наблюдательный Комитет будет включать представителей органов государственной власти, ответственных за разные аспекты работ, включенных в проект, других приглашенных стейкхолдеров и представителей Консультанта. Предполагается, что национальные наблюдательные комитеты будут встречаться каждые шесть месяцев, чтобы оценивать достижения проекта и направлять дальнейшую программу его выполнения в своих странах.

Когда Национальные Наблюдательные Комитеты будут созданы в пяти странах-бенефициариях, будет сформирована Региональная Рабочая Группа, включающая по два представителя от страны, выбранных из членов Национальных Наблюдательных Комитетов, имеющих технический опыт в вопросах морской безопасности, защиты от терроризма и предотвращения загрязнения.

Предполагается, что члены Региональной Рабочей Группы будут анализировать ситуацию в отношении морской безопасности, защиты от терроризма и морского загрязнения в своих странах. Они будут встречаться каждые шесть месяцев для того, чтобы представлять и обсуждать результаты своих исследований и выводы. Общая цель этих совещаний будет состоять в том, чтобы разработать Региональный План Действий (и, возможно, суб-региональные планы действий для каждого из морей) по морской безопасности, защите от терроризма и охране морской среды. Эксперты проекта будут помогать проведению совещаний Региональной Рабочей Группы, однако предполагается, что региональной рабочей группой будут руководить ключевые стейкхолдеры из стран-бенефициариев, на региональном уровне.

Appendix A. – Приложение А. Логическая структура

Логическая Структура на английском языке не включалась в тендерную документацию, но была представлена на начальном этапе выполнения проекта. Логическая структура была обновлена, и представлена ниже.

Общие цели	Показатели достижений	Средства проверки	Риски и допущения
<p>Общая цель проекта состоит в том, чтобы способствовать международным морским перевозкам пассажиров и грузов, поддерживать морскую безопасность, защиту от терроризма и охрану морской среды в регионах Черного и Каспийского морей.</p>	<p>Соответствие ожидаемым результатам</p>		<p>Политическая нестабильность, частые административные изменения, недостаточное техническое сотрудничество между странами</p>
<p>Способствовать интегрированию 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 Портнадзора 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</p>	<p>Соответствие ожидаемым результатам</p>		<p>Отсутствие гармонизированного законодательства для внедрения международных конвенций. Недостаток сотрудничества между странами. Разные национальные интерпретации требований международных конвенций.</p>

<p>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.</p>			
Результаты	Показатели достижений	Средства проверки	Риски и допущения
<p>РЕЗУЛЬТАТ 1: Поддержка выполнения требований международных конвенций и европейских законодательств в области морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов.</p> <p>РЕЗУЛЬТАТ 2. Поддержка внедрения соответствующих законодательных структур и международных конвенций, а также применения Систем Управления Движением Судов (VTS) морскими администрациями и портовыми властями</p> <p>РЕЗУЛЬТАТ 3. Подготовка и внедрение модулей тренинга по соответствующим морским вопросам, таким как Государственный Портнадзор PSC), управление отходами в портах (PWM), Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS) и управление Системами Движения Судов (VTS)</p>	<p>Технические советы (ТС) предоставлены. Национальное законодательство и положения для внедрения проверены.</p> <p>ТС предоставлены. Национальное законодательство и положения для внедрения проверены. Технические советы по использованию VTS предоставлены.</p> <p>ТС предоставлены. Тренинг-модули. Свидетельства участия в тренингах.</p>	<p>Национальное законодательство и технические мероприятия сравнены с требованиями конвенций и положений</p> <p>Национальное законодательство сравнено с требованиями конвенций. Инспекция работы VTS и сравнение со стандартами ЕС.</p> <p>Материалы курса и оценка курса, сравнение со стандартами ЕС.</p> <p>Сравнение практики образцового порта с соответствующими практиками портов ЕС.</p>	<p>Значительная степень готовности стран-бенефициариев транспонировать и эффективно внедрить международные конвенции и законодательство;</p> <p>Устойчивость общих региональных приоритетов в морских вопросах;</p> <p>Техническая помощь от Морских</p>

<p>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</p> <p>РЕЗУЛЬТАТ 5. Поддержка регионального сотрудничества в области морской безопасности</p> <p>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).</p> <p>РЕЗУЛЬТАТ 7. Коммуникация и меры по повышению информированности в вопросах морской безопасности, охраны от терроризма и предотвращения загрязнения с судов разработаны</p>	<p>ТС предоставлены. Образцовый порт выбран. Наилучшие практики отвечают требованиям PSC, MARPOL и кодекса ISPS. ТС предоставлены</p> <p>ТЗ рабочей Группы по региональному сотрудничеству.</p> <p>ТС предоставлены. Список морских проектов по степени приоритетности, и их «резюме».</p> <p>ТС предоставлены. План Распространения и веб-сайт.</p>	<p>Свидетельства обмена информацией и оперативной деятельности.</p> <p>Сравнение предлагаемых проектов и схем финансирования с опытом ЕС.</p> <p>Сравнение информационного плана и веб-сайта с сайтами проектов ЕС</p>	<p>Администраций и портовых властей и краткосрочных местных экспертов; Координация, привлечение и участие заинтересованных учреждений. Политическая готовность поддерживать региональное сотрудничество. Достаточный уровень сотрудничества между разными министерствами.</p>
Мероприятия	Средства	Стоимость	Риски и допущения
<p>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 Портнадзору) - все страны</p> <p>Мероприятие 1.2: В зависимости от результатов Мероприятия 1.1, подготовить</p>	<p>Документ IMO «Статус конвенций IMO». Обзор национального законодательства. Техническая помощь.</p> <p>Встречи с Морскими Администрациями</p>		<p>Политическая нестабильность в некоторых странах-бенефициариях в регионе.</p> <p>Частые административные перемены в некоторых странах-</p>

<p>план транспозиции вышеупомянутых международных конвенций и постановлений в национальное законодательство</p> <p>Мероприятие 1.3: Обсудить и спланировать присоединение к «Добровольной схеме государственного аудита стран-членов ИМО»</p> <p>Мероприятие 2.1: Оценить и поддержать усовершенствования национальных морских организаций, структуры и процедур для внедрения соответствующих положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC (Государственному Портнадзору)</p> <p>Мероприятие 2.2: Оценить потребности и приоритеты в использовании VTS (Систем управления движением судов) в главных национальных портах</p> <p>Мероприятие 3.1: Подготовить План Тренинга, основанный на соответствующих вопросах, для тренинга и наращивания возможностей с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициариев</p> <p>Мероприятие 3.2: Провести соответствующие тренинг-курсы (на национальных или региональных уровнях) и поддержать эффективную передачу ноу-хау</p> <p>Мероприятие 4.1: Поддержать в каждой стране разработку соответствующих инспекционных процедур и определить порты наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC (Государственный портнадзор)</p>	<p>ТС международных и краткосрочных экспертов</p> <p>Посещение систем VTS. Встречи с властями, отвечающими за VTS.</p> <p>ТС международных и краткосрочных экспертов Визиты в учебные заведения и встречи с преподавательским составом.</p> <p>Курсы и семинары.</p> <p>ТС международных и краткосрочных экспертов. Визиты и встречи в главных портах стран-бенефициариев.</p> <p>ТС международных и краткосрочных экспертов. Визиты и встречи на главных сооружениях по менеджменту отходов.</p>		<p>бенефициариях, что приводит к потере ноу-хау и уменьшению числа профессионалов</p> <p>Недостаточное сотрудничество между странами-бенефициариями на региональном уровне.</p> <p>Разные законодательные базы и организационные структуры в странах-бенефициариях.</p> <p>Международные правила и положения подвергаются национальным вариациям и интерпретациям.</p>
---	---	--	--

<p>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</p> <p>Мероприятие 4.3: Дальнейшая оценка, определение порта наилучшей практики и помощь во внедрении Кодекса ISPS</p> <p>Мероприятие 5.1: Поддержка региональных Рабочих Групп по морской безопасности и охране от терроризма («Бакинская инициатива» ТРАСЕКА)</p> <p>Мероприятие 5.2: Разработать региональный План Действий по морской безопасности, охране от терроризма и предотвращению загрязнения с судов в соответствии с международными конвенциями и</p> <p>Мероприятие 6.1: Разработка «Резюме проектов» или аналогичных документов, содержащих спецификацию на технико-экономическое обоснование или предварительный анализ осуществимости</p> <p>Мероприятие 7.1: Обеспечить Администрации и заинтересованную общественность информацией и соответствующей документацией, относящейся к работе проекта.</p>	<p>Визиты экспертов в главные порты и обсуждение мер безопасности портов. ТС международных и краткосрочных экспертов.</p> <p>ТС международных и краткосрочных экспертов.</p> <p>ТС международных и краткосрочных экспертов.</p> <p>ТС международных и краткосрочных экспертов.</p>		
--	--	--	--

Appendix B. – Приложение В. Статус внедрения Конвенций ИМО

	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Румыния	Российская Федерация	Турция	Туркменистан	Украина
Конвенция ИМО 48	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Дополнения ИМО 91		x	x		x	x			
Дополнения ИМО 93	x	x	x		x	x	x		
Конвенция SOLAS 74	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Протокол SOLAS 78		x		x	x	x			x
Протокол SOLAS 88	x	x	x	x	x	x			x
Стокгольмский Договор 96									
Конвенция LOAD LINES 66	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Протокол LOAD LINES 88	x	x		x	x	x	x		
Конвенция TONNAGE 69	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Конвенция COLREG 72	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Конвенция CSC 72		x	x	x	x	x			x
Дополнения к CSC 93		x			x				
Протокол SFV 93		x							
Конвенция STCW 78	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Конвенция STCW-F 95						x			x
Конвенция SAR 79		x	x		x	x	x		x
Договор STP 71									
Протокол STP 73									
Конвенция INMARSAT 76		x			x	x	x		x
INMARSAT OA 76		x			x	x	x		x
Дополнен. к INMARSAT 94		x					x		x
Дополнен. к INMARSAT 98		x			x		x		
Дополнения к IMSO 2006									
Конвенция FACILITATION 65	x	x	x		x	x			x
MARPOL 73/78 (Прил. I/II)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
MARPOL 73/78 (Прил. III)	x	x	x	x	x	x		x	x
MARPOL 73/78 (Прил. IV)	x	x	x	x	x	x		x	x
MARPOL 73/78 (Прил. V)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Протокол MARPOL 97 (Приложение VI)	x	x		x	x				x
Лондонская Конвенция 72	x	x				x			x
Протокол Лондонской Конвенции 96		x	x	x					
Конвенция INTERVENTION 69		x	x			x			x
Протокол INTERVENTION 73		x	x			x			
Конвенция CLC 69	x		x	x		d		x	
Протокол CLC 76	x		x			x			

	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Румыния	Российская Федерация	Турция	Туркменистан	Украина
Протокол CLC 92	x	x	x		x	x	x	x	x
Конвенция FUND 71						x			
Протокол FUND 76						x			
Протокол FUND 92		x	x			x	x		
Протокол FUND 2003									
Конвенция NUCLEAR 71		x							
Конвенция PAL 74			x			x			x
Протокол PAL 76			x			x			x
Протокол PAL 90									
Протокол PAL 02									
Конвенция LLMC 76	x	x	x		x		x		
Протокол LLMC 96		x			x	x			
Конвенция SUA 88	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Протокол SUA 88	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Конвенция SUA 2005									
Протокол SUA 2005									
Конвенция SALVAGE 89	x		x		x	x			
Конвенция OPRC 90	x	x	x		x		x		
Конвенция HNS 96						x			
OPRC/HNS 2000									
BUNKERS CONVENTION 01		x				x			
ANTI FOULING 01		x			x				
BALLASTWATER 2004									
NAIROBI WRC 2007									
ГОНКОНГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ об утилизации судов (2009)									

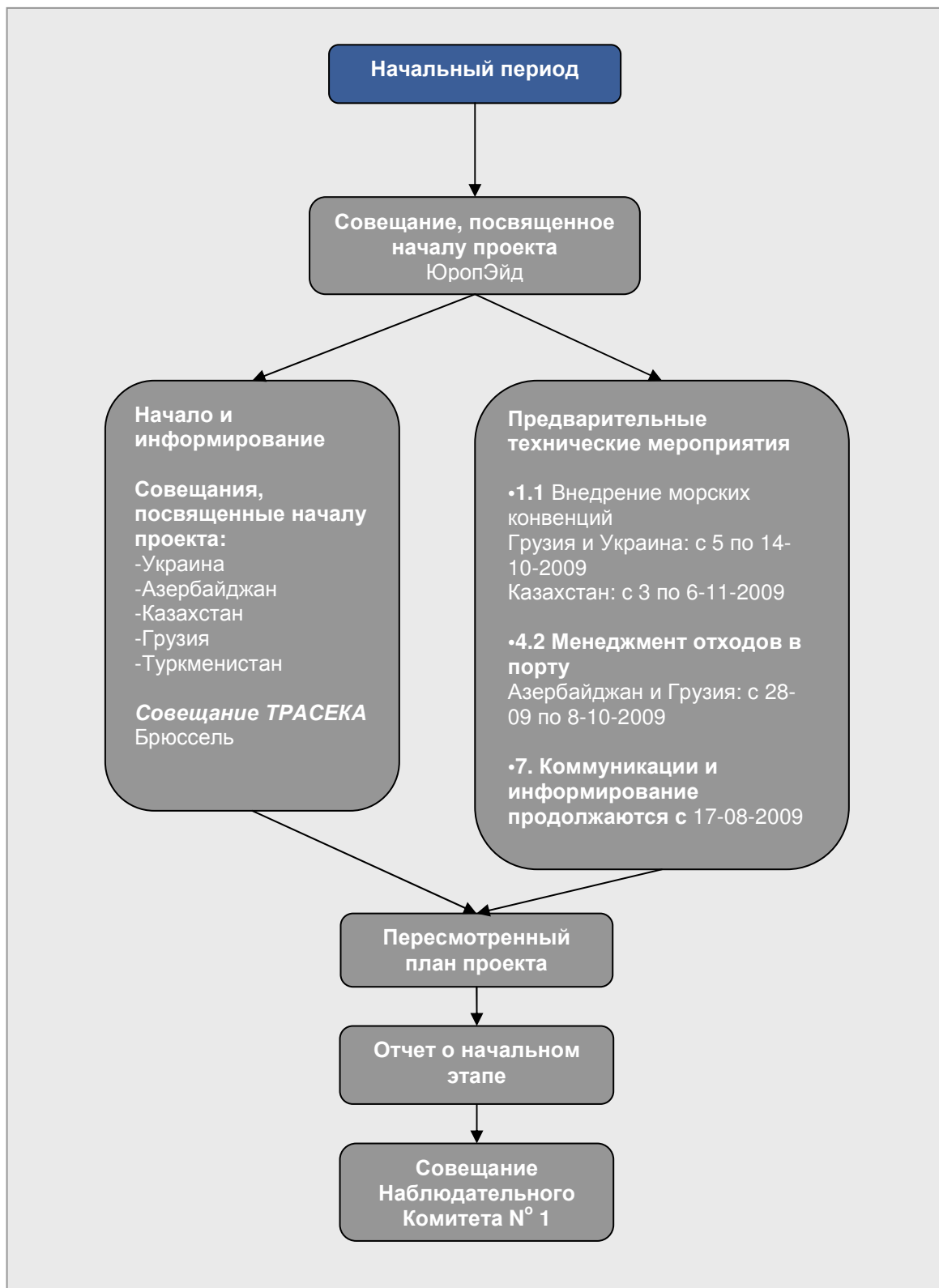
Источник: Веб-сайт ИМО, октябрь 2009

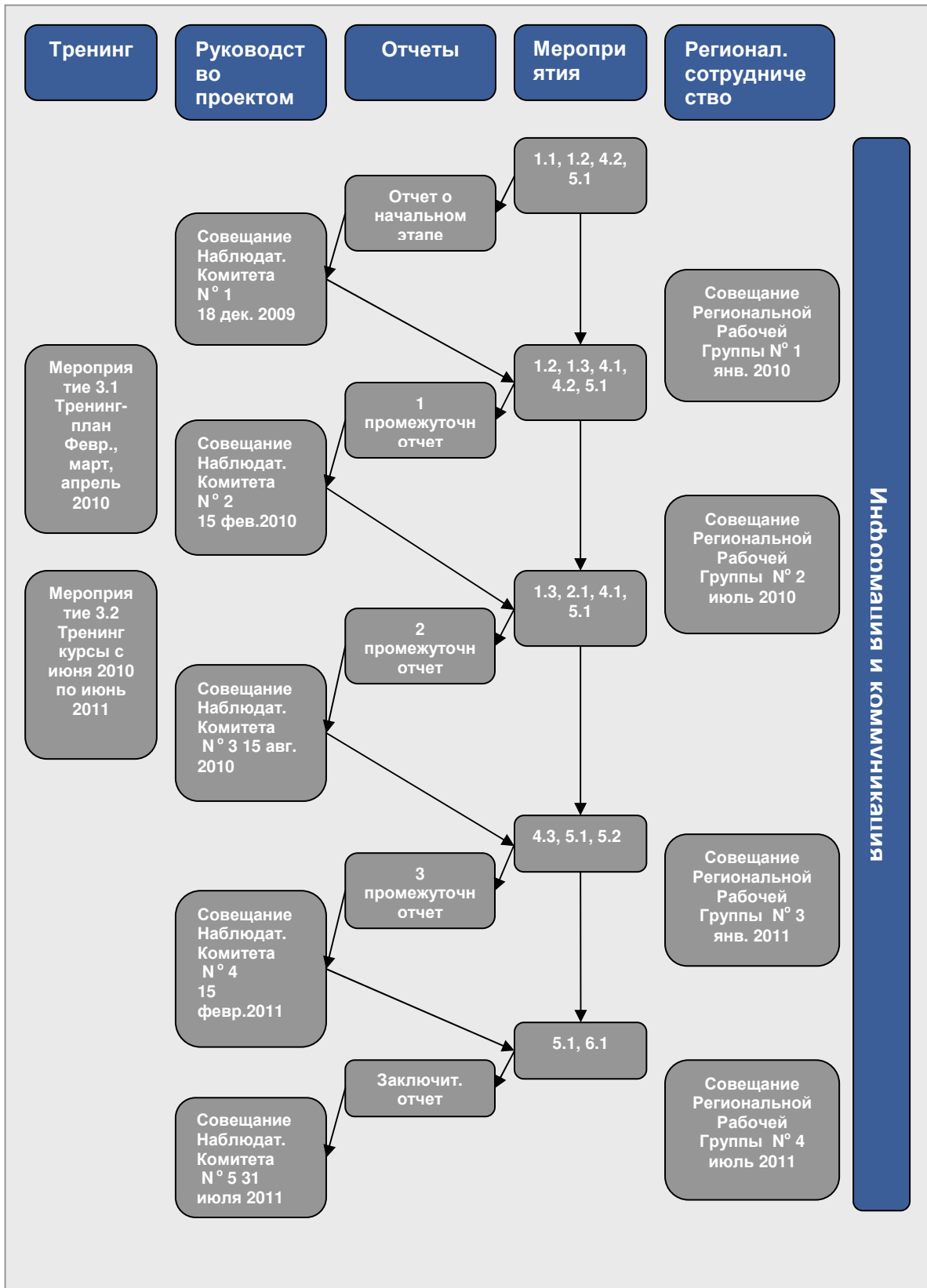
Appendix C. – Приложение С. Планы работ и ресурсы персонала

Рисунок 5.2 показывает взаимосвязи между заданиями на выполнение работ и порядком их выполнения.

Международные эксперты – роли	Национальные эксперты - роли
<p>Ключевой эксперт 1: Руководитель группы Роль:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Общая координация работ по проекту ➤ Координация мероприятия 1 	<p>Национальные Координаторы Роль:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Поддержка международных экспертов, ➤ Помощь в организации встреч между экспертами и властями, ➤ Внутренняя работа по сбору информации
<p>Ключевой эксперт 2: Морская безопасность Роль:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Координация мероприятий 2 и 4 ➤ Участие в мероприятиях 5 и 7 	<p>Местные эксперты Роль:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Предоставлять техническую поддержку международным экспертам, ➤ Собирать информацию на национальном уровне ➤ Составлять информационные записки и отчеты для Руководителя группы и международных экспертов. ➤ Помогать при переводе во время встреч международных экспертов с национальными властями и учреждениями
<p>Ключевой эксперт 3: Тренинг Роль:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Координация мероприятия 3 ➤ Участие в мероприятиях 5 и 7 	
<p>Неключевой эксперт по финансам проекта Роль:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Координация мероприятия 6 	
<p>Другие неключевые эксперты: ряд специализаций Роли: Консультировать по:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Международным морским конвенциям ➤ Морским Администрациям ➤ Морской безопасности ➤ защите от терроризма; ➤ Государственному Портнадзору; ➤ Менеджменту отходов; ➤ Службам управления движением судов; ➤ Другим вопросам по просьбе Руководителя группы. 	

Рисунок 5.2: Схема работы в течении всего проекта





Appendix D. – Приложение D. Протоколы совещаний

Во время начального этапа состоялось много совещаний. В Таблице 1 перечислены те, которые были особенно важны для разработки и планирования проекта. Ниже прилагаются протоколы совещаний от 25 апреля, 29 мая, 30 мая, 4 июня и 16 июня.

Таблица 1 Ключевые совещания и встречи, состоявшиеся во время начального этапа

Дата	С кем	Цель
5 августа 2009	ЮропЭйд, Брюссель	Совещание, посв. началу проекта
27 августа 2009	Представители учреждений-бенефициариев	Совещание, посв. началу проекта в Украине
8 сентября 2009	Представители учреждений-бенефициариев	Совещание, посв. началу проекта в Азербайджане
16, 17 и 18 сентября 2009	Представители учреждений-бенефициариев	Совещание, посв. началу проекта в Казахстане
6, 7 и 8 октября 2009	Представители учреждений-бенефициариев	Совещание, посв. началу проекта в Грузии
12, 13 и 14 октября 2009 в Одессе	<ul style="list-style-type: none"> • Украинский научный центр экологии моря • Информационно-аналитический центр Морской Администрации • Государственная инспекция морского флота • Инспекция по подготовке и дипломированию моряков • Зам. начальника Морского спасательного и координационного центра • Главный эколог Одесского торгового порта 	<p>Предоставить информацию о целях и работе проекта</p> <p>Обсуждение деятельности учреждений, имеющих отношение к проекту</p> <p>Сбор информации, относящейся к Мероприятию 1.1, связанной с внедрением конвенций ИМО</p>

Совещание, посвященное началу проекта, Брюссель, 5 августа 2009

Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей - EuropeAid/127221/C/SER/Multi

Список участников

1. Роел Хендерс – Менеджер Проекта от Офиса по Сотрудничеству ЮропЭйд, Европа, Средиземноморье и Ближний Восток
2. Барбара Бернарди - Офис по Сотрудничеству ЮропЭйд, Европа, Средиземноморье и Ближний Восток
3. Катарина Эрлер - Офис по Сотрудничеству ЮропЭйд, Европа, Средиземноморье и Ближний Восток
4. Лена Нильсен - Менеджер Проекта от Офиса по Сотрудничеству ЮропЭйд, Европа, Южное Средиземноморье, Ближний Восток & Политика Соседства
5. Андреас Бошен – Генеральный Директор по Транспорту & Энергии. Юнит G1 Морской Транспорт, Законодательные Вопросы, Морская Безопасность & Моряки
6. Фернандо Пардо – Мотт МакДоналд Лтд., Руководитель группы проекта
7. Вим Верхегт - Мотт МакДоналд Лтд., Директор проекта.

Приветствие

Г-н Хендерс открыл совещание. Он рассмотрел проект повестки дня, присланный подрядчиком, и отметил, что письма в Делегации ЕС и партнерам проекта будут направлены после получения подписанного контракта. **Г-н Верхегт** подтвердил, что контракт был подписан 31 июля и отметил, что дата начала, пришедшаяся на середину периода летних отпусков, приведет к некоторым задержкам предложенных мероприятий начального этапа, поскольку большинство бенефициариев проекта будут все еще в отпусках до второй половины августа. **Г-н Хендерс** затем попросил **г-на Верхегта** продолжать работу по повестке дня после общего представления участников совещания,

1. Предыстория

Г-н Хендерс кратко представил проект, сообщив, что проект является неотъемлемой частью деятельности ТРАСЕКА, основанной на многостороннем соглашении и плане действий, которые ЕС подписал с 13 странами-партнерами. Соглашение еще не подписано Туркменистаном, а Иран рассматривает вопрос присоединения. ТРАСЕКА охватывает три географических региона: Центральную Азию, Кавказский регион и Турцию/Болгарию и Румынию. Секретариат проекта находится в Баку. Две недели назад новым Генеральным Секретарем Постоянного Секретариата был назначен г-н Сатыбалдиев. Постоянный Секретариат координирует все мероприятия ТРАСЕКА, политику и проекты. В Брюсселе состоялось трехдневное совещание (23-25 сентября 2009), обсуждавшее следующий период работы проектов ТРАСЕКА (2010-2011). В каждой стране был создан национальный секретариат. Они будут служить для приема проектов. Большинство этих секретариатов являются частью Министерств транспорта. Следует обратиться к ТРАСЕКА с просьбой назначить координатора-партнера в Морской Администрации каждой страны.

2. Обзор выполняющихся или завершенных проектов

Г-н Хендерс информировал подрядчика о результатах проекта Морских Связей, который недавно завершился. Этот проект уделял внимание только Черному морю, и его бенефициариями являлись правительственные агентства Турции, Румынии и Болгарии. Его объем был гораздо шире, чем объем настоящего проекта. Подрядчик (компания Royal Haskoning) предложил систему безопасности SASEMAS, концепцию которой страны-бенефициарии приняли в разной степени. Грузия была настроена очень положительно. Он предложил подрядчику узнать, как в настоящее время Украина и Грузия относятся к результатам проекта Морских Связей и SASEMAS.

Г-н Хендерс предложил подрядчику рассмотреть участие EMSA (Европейского Агентства по Морской Безопасности) в предстоящих мероприятиях.

Г-н Бошен упомянул проект Морского Тренинга, закончившийся в декабре 2007 и включавший учреждения из Украины и Грузии. Было бы хорошо справиться на веб-сайте о том, что было создано.

Г-жа Нильсен упомянула проект CASMAP по качеству воды в Каспийском бассейне, который недавно был закончен консорциумом под руководством DHV (директор проекта Уинфрид Петерсен). В проекта активно участвовали Россия и Казахстан. Она также напомнила о проекте Управления Отходами, который был недавно выпущен RfP. Другими проектами, которые следует упомянуть, являются Управления водными ресурсами и Экологическое сотрудничество на Черном море, оба выполняет Мотт МакДоналд. **Г-н Нильсен** и **г-жа Эрлер** упомянули проект PPRD, который начнется в следующем году.

3. ИМО

Г-н Пардо упомянул заинтересованность ИМО в этом проекте и сообщил, что на этой неделе назначена встреча в штаб-квартире ИМО. **Г-н Бошен** сказал, что будет хорошо, если проект наладит связь с Мартеном Коопмансом, представителем ЕС в ИМО.

Г-н Пардо прокомментировал ряд конвенций, на которые подрядчик может обратить внимание. **Г-н Бошен** отметил, что все конвенции важны, но подрядчик должен принимать решение с учетом имеющихся ресурсов.

4. Ключевые вопросы проекта

Г-н Хендерс отметил, что ключевой элемент проекта – согласовать морские положения в области транспорта и безопасности с экологическими правилами. Он упомянул о том, что ЕС составляет черный список авиакомпаний, чтобы показать, как далеко ЕС готово пойти в вопросах морской безопасности, если они приобретут такое же значение. Моря трансграничны по своей природе, и поэтому могут оказать негативное воздействие на экологическую ситуацию в ЕС. Он считает, что приоритет следует отдавать повышению уровня знаний и информированности о морской безопасности морских администраций, что потребует от подрядчика значительной программы тренингов. Он осведомлен о существовании неизбежного риска того, что прошедшие тренинг не обязательно продолжают работать в морских администрациях, но это приемлемый риск. За последние годы ЕС отмечает значительное улучшение понимания и информированности о вопросах морской безопасности, особенно со стороны властей Турции.

Он порекомендовал подрядчику ознакомиться с проектом Mediterranean Safemed: <http://www.safemed-project.org/home> чтобы рассмотреть материалы курсов, размещенные на этом сайте. Он порекомендовал подрядчику внимательно рассматривать предложения о приеме на тренинг для того, чтобы один человек не обучался дважды.

Г-н Верхегт выразил надежду на то, что большинство программ тренинга будут выполнены в регионе при помощи Одесского государственного морского университета,

который станет субподрядчиком консорциума. Это будет наиболее эффективным решением, а также поможет избежать надежды обучающихся на поездки в страны ЕС, которых им бы очень хотелось (учитывая суточные, которые они бы надеялись получить). В дополнение, он отметил, что становится все труднее обеспечивать Шенгенские и английские визы. **Г-жа Бернарди** отметила, что офис ЮропЭйд мог бы помочь с визами. **Г-н Хендерс** предложил, чтобы заинтересованные лица записывались на тренинг через веб-сайт проекта и ожидали утверждения. Следует попросить Постоянный Секретариат ТРАСЕКА утверждать предлагаемых кандидатов на тренинги.

Г-н Хендерс предложил, чтобы подрядчик организовал совещания, посвященные началу проекта, после посещения Постоянного Секретариата и наблюдательного комитета ТРАСЕКА. **Г-н Верхефт** предложил организовать национальные совещания, посвященные началу проекта, и региональное совещание сразу же после первого совещания наблюдательного комитета,

Г-жа Бернарди упомянула, что рабочая группа по морским вопросам рассматривается, как часть деятельности ТРАСЕКА, и должна начать работу с января 2010.

5. Региональный офис

Г-н Верхефт сообщил, что подрядчик предлагает создать главный региональный офис в Одессе. Согласно ТЗ, подрядчик имеет право выдвигать предложение о главном офисе проекта. Поскольку Ключевой эксперт 3 (эксперт по тренингам) постоянно находится в Баку, подрядчик считает, что будет правильно иметь офис в одном из черноморских портов. В Одессе находится несколько морских организаций, кроме того, государственный морской университет, партнер подрядчика, расположен в Одессе, поэтому будет правильным разместить там офис. Более того, подрядчик в течении последних девяти лет почти постоянно работал в Одессе, и ему знакома логистика проектов, работающих из этого города.

Г-жа Бернарди утвердила это предложение, заявив, что Одесса будет лучше, чем Киев. Она отметила, что Одесский порт не входит в число портов ТРАСЕКА, но проблем с этим не возникнет. Если организовать офис в Баку, в помещении Постоянного Секретариата не хватит места, и в любом случае для подрядчика будет хорошо иметь независимое помещение.

6 Название проекта, сокращенное название (акроним) и пресс-релиз

Г-н Пардо сказал, что у проекта длинное название, и было бы хорошо иметь акроним и более короткое название. Подрядчик подготовит предложение. Он также представит на утверждение менеджера проект пресс-релиз. По вопросу логотипов, **г-жа Эрлер** отметила, что в соответствии с последними руководствами по обеспечению прозрачности, подрядчик не сможет использовать логотип проекта для своих визитных карточек, документации и результатов проекта. Вместо этого, можно использовать логотип ТРАСЕКА,

7 Участие Делегации ЕС в Украине

По вопросу участия Делегации ЕС в Киеве, **г-н Хендерс** подтвердил, что менеджмент проекта будет осуществляться из Брюсселя, и что нет немедленной необходимости привлекать Делегацию ЕС к участию. Подрядчику будут переданы контакты персонала из соответствующего сектора Делегации. **Г-н Верхефт** сказал, что это может помочь скорейшей регистрации проекта в Министерстве экономики. Когда проект будет зарегистрирован, Руководитель группы сможет открыть банковский счет на имя проекта. Пока же Директору проекта придется открыть личный счет, что не соответствует политике компании.

8 Неключевые эксперты

Г-н Верхегт затем предложил процедуру утверждения неключевых экспертов и сказал, что подрядчик намерен представить анкеты (CV) несколькими партиями (вместо утверждения каждого эксперта отдельно). При подаче, будут кратко очерчиваться задания экспертов. Он отметил, что из статьи заработной платы будет оплачиваться работа различных экспертов. Менеджером проекта со стороны подрядчика будет Фил Ле Гуа. Его CV будет представлено. Он будет осуществлять не только финансовый менеджмент, но и техническую поддержку.

9. Партнеры проекта и роль других приморских государств

Г-н Хендерс приветствовал привлечение участников из Болгарии, Румынии и Турции на региональные совещания и тренинги. Стоимость их участия может быть покрыта из статьи бюджета на повседневные расходы. Также можно приглашать экспертов и должностных лиц из России, однако, расходы на них оплачивать нельзя, так как Россия не подписала многосторонне соглашение. **Г-н Бошен** отметил, что у него есть опыт хорошего сотрудничества с Россией по Конвенции Helcom и мероприятиям, относящимся к Парижскому Протоколу.

Г-н Хендерс поблагодарил участников за их вклад и закрыл совещание.



Development of common security management, maritime safety and ship pollution prevention for the Black Sea and Caspian Sea

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

Regional Action Programme 2006: Project EuropeAid/127221/C/SER/Multi
Tel/fax: +380 48 732-22-68 E-mail: pardo.fernando@mottmac.com

Совещание, посвященное началу проекта, в Украине, 27 августа 2009

1 Открытие совещания

Совещание открыла Ректор Одесского национального морского университета (ОНМУ) проф. Ирина Морозова, которая приветствовала участников, разъяснила цели проекта и то, какую поддержку должен оказать университет. Вместе с Ректором, за столом председателя находились: капитан Фернандо Пардо (Руководитель группы проекта), др. Сергей Руденко (проректор ОНМУ) и г-н Виктор Сударев (заместитель директора Департамента морского и речного транспорта Украины).

Список участников находится в Приложении I к настоящему протоколу. Присутствовали представители местного одесского телевизионного канала, и репортаж о совещании передавался по одному из одесских каналов несколько раз 28, 29 и 30 августа.

2 Обзор проекта

Руководитель группы, при помощи презентации в Microsoft PowerPoint, представил структуру проекта, его цели и мероприятия. Подчеркивалось, что проект финансируется Европейской Комиссии, а также роль ЮропЭйд в менеджменте проекта. В зале находился флаг Европейского Союза.

3 Представление членов консорциума

Были кратко представлены члены консорциума и показаны их логотипы, развешенные на стене зала.

Вопрос заинтересовал участников, и они попросили дальнейших разъяснений. Один из конкретных вопросов относился к стандартам ISO, которым следует Мотт МакДоналд. Руководитель группы (обратившись снова к презентации в PowerPoint) осветил послужной список организации и добавил, что компания Мотт МакДоналд создала систему управления качеством в 1989 и аккредитована по разным стандартам ISO.

4 Предварительный план работ

После общего плана работ, который представил Руководитель группы, последовало более детальное описание предполагаемых тренингов, о которых рассказал г-н Джон Остергаард (Ключевой эксперт проекта по тренингам).

Этот пункт повестки дня вызвал большой интерес у участников, поскольку помощь университета в этом проекте будет главным образом состоять в предоставлении помещений и оборудования для тренингов, и инструкторов, ведущих курсы.

Вопросы касались главным образом более конкретной информации о времени курсов, участниках и инструкторах. Ответы команды проекта в основном состояли в том, что сейчас еще слишком рано иметь детальную программу, и когда эта программа будет составлена, ее распространят среди соответствующих партнеров вместе с программой работ по проекту.

Команда проекта представила запланированные мероприятия, которые включали одиннадцать курсов или семинаров с апреля 2010 по июнь 2011.

По мере составления подробного плана курсов Экспертами проекта, мы будем обсуждать с университетом их организацию в Украине. Руководитель группы также объяснил, что проект включает пять стран, поэтому мероприятия по тренингу будут распределены между странами-бенефициариями.

5 Вопросы и ответы

Далее последовал оживленный обмен комментариями и мнениями, что дало Руководителю группы проекта возможность подчеркнуть важность сотрудничества между зарубежными экспертами, национальными властями и местными экспертами. Он подчеркнул важность активного участия Координаторов от стран и местных экспертов для успеха проекта.

Вопрос 1: Какие международные и национальные организации и органы власти будут оповещены о результатах проекта?

Ответ 1: О результатах будут проинформированы следующие международные и национальные организации: Офис Европейской Комиссии, все участники проекта, национальные и местные органы власти стран-бенефициариев и члены консорциума.

Вопрос 2: Какая организация является официальным бенефициарием проекта на территории Украины?

Ответ 2: Официальным бенефициарием проекта на территории Украины является Министерство транспорта и коммуникаций.

Вопрос 3: Кто конкретно будет проходить тренинг на курсах в рамках проекта?

Ответ 3: Курсы будут организованы для персонала Морских Администраций, портовых служащих, представителей морских организаций и студентов старшего курса соответствующих факультетов.

Вопрос 4: Какие документы получают слушатели курсов?

Ответ 4: Слушатели курсов получают Сертификаты Проекта, но этот вопрос все еще обсуждается.

6 Закрытие совещания

Совещание было закрыто в 12:45 Руководителем группы, который пожелал успехов и практических результатов от проекта всем участникам.

После совещания состоялся ланч для участников и неофициальные дискуссии, проходившие в дружеской атмосфере.

Одесса, 30 августа 2009
Фернандо Пардо
Руководитель группы

Приложение I: Повестка дня

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

Повестка дня Совещания, посвященного началу проекта, в Одессе, Украина

Датат проведения: 27 августа 2009 в 10:00

Место проведения: Одесский национальный морской университет (ОНМУ)

Пункты повестки дня:

- 1 Приветствие и открытие совещания;
- 2 Представление участников;
- 3 Обзор проекта – презентация в «Power Point»;
- 4 Информация о членах консорциума (краткая презентация о компании Мотт МакДоналд);
- 5 Мероприятия проекта и распределение обязанностей между экспертами;
- 6 Предварительный план работ;
- 7 Отчет о начальном этапе проекта;
- 8 Прочие отчеты и документы, которые должны быть составлены;
- 9 Вопросы и ответы;
- 10 Закрытие совещания.

Приложение II. Список участников

№	Фамилия, имя	Должность
1	Морозова Ирина	Ректор Одесского национального морского университета
2	Сударев Виктор	Заместитель начальника Государственной администрации морского и речного транспорта в Украине
3	Кузьменко А.Н.	Зам. начальника Государственной экологической инспекции по охране окружающей среды Северо-западного региона Черного моря
4	Руденко Сергей	Координатор проекта от страны Проректор ОНМУ
5	Воробьев Юрий	Советник ректора ОНМУ
6	Капт. Фернандо Пардо	Руководитель группы проекта
7	Гринчук И.	Заместитель Главного санитарного врача на водном транспорте
8	Задерный Игорь	Начальник отдела СЭС на водном транспорте
9	Яковищенко Юрий	Заместитель начальника Ильичевского морского торгового порта по охране труда и экологии
10	Ляшенко Алексей	Заместитель начальника Государственной морской инспекции по безопасному судоходству
11	Незавитин Станислав	Капитан Ильичевского порта
12	Антонов Александр	Капитан Одесского порта
13	Ефименко Иван	Капитан Херсонского порта
14	Чайковский Леонид	Капитан порта Южный
15	Чикановский В.А.	Президент украинской академии МАНЭБ
16	Грищенко И.А.	Вице-президент МАНЭБ
17	Джон Остергаард	Ключевой эксперт 3 проекта
18	Семина Н.В.	Начальник отдела охраны окружающей среды Ильичевского морского торгового порта
19	Дубов Юрий	Заместитель заведующего отделом охраны окружающей среды государственного предприятия Черноморский проект, МАНЭБ
20	Боровский И.	Начальник отдела охраны окружающей среды Одесского морского торгового порта
21	Гогунский Виктор	Заведующий кафедрой «Управление безопасностью», Одесский национальный политехнический университет
22	Шахов Анатолий	Декан юридического факультета ОНМУ

23	Балобанов Александр	Заведующий кафедрой морского права ОНМУ
24	Волошин Андрей	Заведующий кафедрой «Охрана и безопасность на море», ОНМУ
25	Шуньгин Сергей	Доцент кафедры «Охрана и безопасность на море», ОНМУ
26	Крутоголов В.	Директор ООО Марпол-сервис
27	Сидельников В.	Начальник Инспекции Государственного Портнадзора
28	Буза Н.	Заместитель начальника Инспекции Государственного Портнадзора
29	Медведев Станислав	Заместитель директора научно-исследовательского института ОНМУ
30	Юрченко А.	Инспектор Госфлотинспекции
31	Гловатская Светлана	Начальник департамента международного сотрудничества ОНМУ



Development of common security management, maritime safety and ship pollution prevention for the Black Sea and Caspian Sea

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

**Regional Action Programme 2006: Project EuropeAid/127221/C/SER/Multi
Tel + 380487322268, Mobile: +380504153878 E-mail: pardo.fernando@telefonica.net**

**Совещание, посвященное началу проекта, в Азербайджане,
Баку, 8 сентября 2009**

1 Открытие совещания

Совещание открыл заместитель директора Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан (RASMA) капитан Шахлар Маммедов, который представил участников из своего учреждения, и других, представляющих власти морских портов и капитанов портов. Руководитель группы проекта капитан Фернандо Пардо представился, поприветствовал участников и объяснил цели проекта и важную роль RASMA в поддержке проекта и участии в его мероприятиях.

В совещании приняли участие:

- Капитан Шахар Маммедов, заместитель директора Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан (RASMA);
- Капитан Вамик Рахимов, начальник отдела морской безопасности RASMA;
- Г-н Ахмад Исмаилов, начальник отдела законодательства, людских ресурсов, международных отношений и конвенций;
- Капитан Ехтирам Рахимов, начальник отдела экипажей;
- Г-н Ариф Резанов, главный консультант отдела морской безопасности;
- Г-н Рафаил Миргуланов, морской торговый порт Баку;
- Бабек Тагиев, начальник отдела экологии, порт Баку; и
- Капитан Фернандо Пардо, Руководитель группы проекта, председатель совещания.

Представителей от ТРАСЕКА на совещании не было, хотя приглашения им направлялись.

Все участники хорошо владели английским языком, и необходимости в переводчике не было. Однако, презентации демонстрировались на двух разных экранах на английском и русском языках.

2 Обзор проекта

Руководитель группы проекта Фернандо Пардо изложил структуру проекта, цели и мероприятия при помощи презентации в Microsoft PowerPoint, как было указано выше,

Была подчеркнута роль Европейской Комиссии в финансировании и ЮропЭйд в менеджменте проекта.

Как интересный для Азербайджана момент, упоминалось, что Ключевой эксперт по программам тренинга будет находиться в Баку.

3 Представление членов консорциума

Были кратко представлены члены консорциума и сделан обзор их роли в предоставлении экспертов по разным работам в странах-бенефициариях. Была представлена роль национального координатора. В состав консорциума входят:

- Мотт МакДоналд (Великобритания)
- Рамболь Денмарк А/С (Дания)
- Тетис Энвайронментал Консалтинг (Великобритания)
- Оил Спилл Трейнинг Компани Лимитед (Великобритания)
- Милью Лимитед (Бельгия)

Руководитель группы объяснил, что координатором проекта является Мотт МакДоналд и, кроме других экспертов, она предоставила и Руководителя группы проекта, который будет находиться в Одессе. Постоянное присутствие одного из Ключевых экспертов в Баку было упомянуто повторно.

4 Предварительный план работ

Был более подробно изложен список работ, включенных в обзорную презентацию о проекте. Вниманию представителей RASMA и портов был представлен предварительный план мероприятий.

Заместитель директора RASMA попросил более подробно рассказать про логистику работы экспертов, как эти работы будут выполняться и каковы требования для участия национальных учреждений.

Г-н Пардо ответил, что мероприятия проекта будут разрабатываться совместно международными и местными экспертами. Ожидается налаживание тесного сотрудничества и взаимного обмена опытом. В целом, трое ключевых и семеро неключевых экспертов проекта посетят пять стран, и разработают мероприятия проекта при поддержке и в сотрудничестве с морскими властями и местными экспертами.

Участники проявили значительный интерес к программе тренингов. Было объяснено, что команда экспертов в настоящее время разрабатывает детальный план курсов и семинаров. Когда программа будет готова, она будет разослана соответствующим партнерам вместе с мероприятиями по проекту, и начнется организация тренинга.

Был представлен предварительный план работ по проекту, включающий одиннадцать курсов и семинаров с апреля 2010 по июнь 2011.

Руководитель группы также объяснил, что по мере разработки проекта, мероприятия по тренингу будут распределены между пятью странами-бенефициариями.

5 Вопросы и ответы

Участники выразили удовлетворение полученной информацией о проекте, комментировали важность запланированных мероприятий для Морской Администрации и портовых властей.

Заместитель директора Морской Администрации заявил, что они готовы сотрудничать с международными экспертами для наилучшего выполнения проекта, и попросил дать более подробную информацию об аспектах сотрудничества со стороны своего персонала.

Руководитель группы воспользовался случаем более подробно рассказать о практических и экономических аспектах проекта. Этот и другие вопросы, представлявшие интерес, кратко изложены ниже:

Вопрос 1: Просьба более подробно рассказать о практических и экономических аспектах сотрудничества экспертов из Азербайджана по мероприятиям проекта.

Ответ 1: Техническое задание проекта включает определенное число рабочих дней на два года выполнения проекта. Эти дни распределяются между Старшими и Младшими экспертами. Экспертам будут платить за каждый день, отработанный в проекте.

Вопрос 2: Как будут отбираться местные эксперты?

Ответ 2: Руководитель группы, Национальный Координатор и другие члены консорциума, в сотрудничестве с властями страны, определяют потенциальных кандидатов. Кандидатов попросят представить свои анкеты (CV), которые будут оценивать вышеуказанная группа. Наиболее подходящие CV будут поданы в Европейскую Комиссию для рассмотрения и утверждения. Члены консорциума, отвечающие за местных экспертов в стране, свяжутся с утвержденным экспертом непосредственно.

Вопрос 3: Начальник отдела морской безопасности RASMA капитан Вамик Рахимов спросил, можно ли предлагать вопросы, представляющие интерес для Азербайджана, для включения в программу тренингов, например, тренинг должностных лиц государственного портнадзора, или современные технологии в навигации - системы AIS и LRIT.

Ответ 3: эксперты проекта открыты для предложений, полученных от заинтересованных властей стран-бенефициариев, особенно если предложения соответствуют проекту или отвечают конкретной потребности.

Вопрос 4: Почему местом для постоянного офиса проекта была выбрана Одесса?

Ответ 4: Одесса была выбрана как место размещения главного офиса проекта из-за ее стратегической важности в черноморском регионе и потому, что рядом с ней расположен ряд портов. Кроме того, ведущий подрядчик в последние десять лет почти постоянно работал в Одессе, и наладил хорошие отношения с местными властями. Далее, Одесский национальный морской университет, один из ключевых суб-консультантов консорциума по тренингам, находится в Одессе. Второй офис, для работ на Каспийском море, будет создан в Баку.

Вопрос 5: Участники интересовались длительностью проекта и началом работ.

Ответ 5: Как было сказано во время презентации, проект начался 3 августа 2009 и закончится в июле 2011. В настоящее время выполняются некоторые подготовительные мероприятия, такие как совещания, посвященные началу проекта, и предполагается, что техническая работа начнется непосредственно после проведения этих совещаний в каждой стране.

6 Закрытие совещания

Перед закрытием совещания Руководитель группы подчеркнул важность сотрудничества между зарубежными экспертами, национальными властями и местными экспертами. Он подчеркнул, что активное участие Координаторов от стран, Морской администрации, портовых властей и местных экспертов очень важно для успеха проекта. Руководитель группы пожелал участникам успехов и практических результатов от выполнения этого проекта.

Баку, 8 сентября 2009
Фернандо Пардо
Руководитель группы



Development of common security management, maritime safety and ship pollution prevention for the Black Sea and Caspian Sea

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

Regional Action Programme 2006: Project EuropeAid/127221/C/SER/Multi
Tel + 380487322268, Mobile: +380504153878 E-mail: pardo.fernando@mottmac.com

Совещание, посвященное началу проекта, в Казахстане, Астана и Актау, 16, 17 и 18 сентября 2009

1 Совещания

Поскольку морские власти, вовлеченные в проект, расположены в Астане и в порту Актау, совещания были организованы в обоих городах вместо того, чтобы повести одну встречу. В результате, этот отчет включает обобщение отдельных встреч со следующими органами власти и учебными заведениями:

- Департамент стратегического планирования и международного сотрудничества Министерства транспорта и коммуникаций,
- Международный морской торговый порт Актау.
- Казахская академия транспорта и коммуникаций, колледж в Актау,
- Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга им. Ш.Есенова,

1.1 Совещание в департаменте стратегического планирования и международного сотрудничества Министерства транспорта и коммуникаций (16/09/2009).

Руководитель группы и эксперт по тренингам Дж.Остергаард встретились с директором департамента г-жой С.Рахимбековой. На встрече присутствовали несколько представителей Министерства транспорта и двое специалистов. Список участников представлен в Приложении I.

Руководитель группы представил проект и его мероприятия, а эксперт по тренингам г-н. Дж.Остергаард рассказал о программе тренингов.

Г-жа Рахимбекова спросила, будет ли организовано региональное совещание по проекту, чтобы все страны-бенефициарии рассказали о своем опыте и обменялись мнениями о выполнении проекта. Руководитель группы г-н Пардо ответил, что поскольку предложение интересное, а проект находится в своей ранней фазе, предложение будет рассмотрено, и региональная конференция организована тогда, когда это будет уместно.

Представителей Министерства транспорта интересовали технические аспекты программы тренингов, а также место проведения курсов. Эксперт по тренингам

сказал, что разрабатывается детальная программа, и курсы будут организованы в странах-бенефициариях индивидуально. Однако, некоторые курсы, вероятно, будут проходить на региональном уровне с приглашением слушателей из всех стран-бенефициариев.

1.2 Встреча в международном морском торговом порту Актау (17/09/2009)

На встрече присутствовал капитан порта капитан Евгений Н.Ламзин и заместитель начальника отдела перевалки грузов г-н Сергей Толкач.

Руководитель группы Ф.Пардо и эксперт по тренингам г-н. Дж.Остергаард представили проект.

Руководитель группы представлял проект и его мероприятия, а эксперт по тренингам г-н. Дж.Остергаард рассказал о программе тренингов.

Обсуждение в основном касалось важности тренинга по предотвращению загрязнения нефтью и инспектированию судов. Капитан порта отвечает за инспектирование судов от имени Министерства транспорта и коммуникаций.

Эксперт по тренингам представил ту же информацию, что и на встрече в Астане, относительно программы тренингов и распределения курсов в странах-бенефициариях. Руководитель группы подчеркнул важность участия порта Актау в курсах, как при выборе слушателей, так и при определении местных экспертов.

Капитан порта подтвердил свой интерес к проекту и готовность сотрудничать в мероприятиях по проекту. Руководитель группы сказал, что в течении нескольких ближайших месяцев эксперт проекта посетит Актау чтобы встретиться с сотрудниками порта и продолжить технические работы по проекту.

1.3 Встреча в Морской академии (17/09/2009)

Встречу организовала г-жа Елена Писаная из ТРАСЕКА (Алматы), признавая важность морских академий для компонента проекта по тренинг-программам.

На встрече присутствовали:

- Ректор, д-р Карсыбаев Ержан Ертаевич;
- Проректор по научной работе г-жа Муссалиева Роза Джалиловна;
- Проректор по учебной работе г-н Досжанов Болат Амзеевич;
- 25 студентов.

Руководитель группы Ф.Пардо и эксперт по тренингам г-н. Дж.Остергаард представили проект.

После представления проекта и его главных мероприятий, эксперт по тренингам г-н Дж.Остергаард отметил, что программа тренинга имеет особую важность для Академии.

Это учебное заведение, которое финансируется Министерством образования и науки, имеет целый ряд колледжей и в настоящее время находится в процессе организации Каспийского морского института. Центр имеет средний уровень, для

ограниченных сертификатов, но с новым предлагаемым институтом будет достигнут более высокий уровень. В академии работают 52 профессора и обучается около 900 студентов, включая и несколько специальностей, относящихся к нефтегазовой промышленности. Однако, только 33 студента активно заинтересованы карьерой на морском транспорте.

Обсуждалась главным образом программа тренингов, и ректор заявил, что они очень заинтересованы в том, чтобы участвовать в мероприятиях по тренингу. Он также сказал, что академия может предложить инструкторов, помещения, оборудование и материалы для тренингов.

Эксперт проекта объяснил, что детальная программа тренингов разрабатывается, и курсы будут организованы в странах-бенефициариях индивидуально, хотя, вероятно, некоторые курсы будут проводиться на региональном уровне для участников из всех стран-бенефициариев.

Сотрудники академии выразили интерес к курсам по морской администрации, инспектированию судов, предотвращению загрязнения (включая менеджмент отходов с судов) и курсу «обучения учителей».

Руководитель группы проекта капитан Ф. Пардо поблагодарил их за участие во встрече и за их интерес к проекту, и сообщил, что с академией свяжутся по вопросу выполнения программы тренингов и по другим мероприятиям, представляющим для нее интерес.

1.4 Встреча в Каспийском государственном университете технологий и инжиниринга им. Ш.Есенова (18/09/2009).

На встрече присутствовали:

- Ректор д-р Абжаппаров Абдумуталиб Абжаппарович;
- Директор г-н Закенов Сембек;
- Профессор Султанов Тимур.

Руководитель группы Ф.Пардо и эксперт по тренингам г-н. Дж.Остергаард представили проект.

Ректор представил университет, который относится к Министерству образования и науки и является центром высшего образования, обучающим около 6.000 студентов, специализирующихся на инфраструктуре, экономике и финансах, выпускающим также капитанов, морских инженеров и должностных лиц для судов прибрежного плавания. Университет поддерживает международные связи с другими университетами мира, и в настоящее время строит новый современный студенческий городок чтобы вместить растущее число студентов.

После представления проекта и его главных мероприятий, эксперт по тренингам г-н Дж.Остергаард рассказал о программе тренингов, что было особенно интересно для университета.

Дискуссия была посвящена программе тренингов, и ректор заявил, что у них был создан институт профессиональной подготовки для морского транспорта. Поэтому они особенно заинтересованы в курсах «обучения учителей».

Программа тренингов проекта интересна университету, университет может также предложить преподавательский состав, помещения и оборудование для обучения.

Как и на других встречах, эксперты проекта объяснили, что детальная программа тренингов разрабатывается, и курсы будут организованы в странах-бенефициариях индивидуально, хотя, вероятно, некоторые курсы будут проводиться на региональном уровне для участников из всех стран-бенефициариев.

Руководитель группы проекта капитан Ф. Пардо поблагодарил их за участие во встрече и за их интерес к проекту, и сообщил, что с университетом свяжутся по вопросу выполнения программы тренингов и по другим мероприятиям, представляющим для него интерес.

Одесса, сентябрь 2009
Фернандо Пардо
Руководитель группы

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Список участников встречи с экспертам и по проекту «Развитие управления морской безопасностью, защитой от терроризма и предотвращение загрязнения для Черного и Каспийского морей»

Астана
Транспортная Башня
Офис 1303

6 сентября 2009
15.00

НО.	ФИО	ДОЛЖНОСТЬ
	От МТК РК	
1.	Рахимбекова Салтанат Темиркуловна	Директор департамента международного сотрудничества и транзитной политики (DICTP)
2.	Фоменко Ольга Кузьминична	Начальник отдела транзитной политики DICTP
3.	Закарианов Арлан Каиланович	Главный эксперт отдела контроля водного транспорта КТК
4.	Мукатаев Даниар Сердианович	Главный эксперт отдела транзитной политики DICTP
5.	Тлепов Касим Нагашибаевич	Главный эксперт отдела водного транспорта КТПС
6.	Алменов Яндос Адилханович	Эксперт отдела контроля водного транспорта КТК
7.	Ережелова Динара Карбаевна	Эксперт отдела транспортной политики DICTP
	От проекта	
8.	Фернандо Пардо	Руководитель группы
9.	Джон Остергаард	Ключевой эксперт проекта



Development of common security management, maritime safety and ship pollution prevention for the Black Sea and Caspian Sea

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

Regional Action Programme 2006: Project EuropeAid/127221/C/SER/Multi Tel + 380487322268, Mobile: +380504153878 E-mail: pardo.fernando@mottmac.com

**Совещание, посвященное началу проекта, в Грузии
Тбилиси и Батуми 6, 7 и 8 октября 2009**

1 Встречи

Поскольку морские власти, привлеченные к проекту, находятся в Тбилиси и Батуми, встречи были организованы в обоих городах вместо того, чтобы проводить одно совещание. В результате, в отчет включено краткое изложение отдельных встреч с властями в обоих городах. Проект повестки дня (Приложение I) был подготовлен и далее разработан во время встречи, состоявшейся в Морской Администрации в Батуми.

На обеих встречах присутствовали представители следующих организаций:

- Министерства охраны окружающей среды и природных ресурсов, Тбилиси;
- Министерства экономического развития и Единой Транспортной Администрации, Тбилиси;
- Морской Транспортной Администрации, Батуми;
- ООО Батумский морской порт;
- ООО Батумский нефтяной терминал.

1.1 Встреча в Министерстве охраны окружающей среды и природных ресурсов (6/10/2009).

Руководитель группы, национальный координатор (Нино Сихарвлидзе), эксперт по менеджменту отходов (Дженс Питер Оленшлягер) и эксперт по Конвенциям ИМО (Эмма Псайла) встретились в Министерстве охраны окружающей среды и природных ресурсов со следующими лицами:

- Г-жа Нино Тсхададзе, Департамент устойчивого развития, отдел международных связей;
- Г-жа Нино Гохелашвили, Департамент устойчивого развития, отдел международных связей;
- Г-н Бадри Цатава, Начальник службы мониторинга окружающей среды Инспекции по охране окружающей среды;

Руководитель группы представил проект и его мероприятия, а г-жа Эмма Псаля объяснила цели своего визита, состоящие в рассмотрении степени принятия и

транспозиции международных конвенций и положений в национальное законодательство.

Обсуждение в основном касалось обязанностей Министерства в отношении принятия и внедрения конвенций о морском загрязнении. Департамент устойчивого развития и отдел международных связей координируют процедуры ратификации или присоединения к конвенциям и подготовку национального законодательства и положений. Контроль за выполнением положений является обязанностью Инспекции по охране окружающей среды того же Министерства, и Инспекции по Конвенции о защите Черного моря, которая находится в Батуми и является рабочим офисом, отвечающим за инспекцию на борту судов.

Участники встречи были заинтересованы мероприятиями по проекту в Грузии, относящимися к их компетенции, в частности, программой тренингов. Были заданы следующие вопросы:

Вопрос 1: Как финансируется проект, и как он будет выполняться в Грузии?

Руководитель группы обратился к информации, озвученной во время презентации, и добавил некоторые подробности о конкретных приготовлениях для Грузии. В частности, был назначен Национальный Координатор, по контракту будет привлечен ряд местных экспертов в помощь международным экспертам и для подготовки базовой информации об организации учреждений морского транспорта в стране.

Вопрос 2: Каким образом информация о проекте в Грузии будет передаваться национальным органам власти?

Важным источником информации о работе проекта будет веб-сайт, который будет создан в ближайшее время и периодически обновляться. Повседневная рабочая информация, такая как визиты экспертов, тренинг-курсы, встречи и т.д. будет сообщаться непосредственно соответствующим сторонам через Национального Координатора

1.2 Министерство экономического развития и Единая Транспортная Администрация, Тбилиси (6/10/2009)

На встрече присутствовали заместитель начальника Департамента Транспорта д-р Паата Цагарейшвили и заместитель начальника Единой Транспортной Администрации Давид Барамидзе.

Руководитель группы, национальный координатор, эксперт по менеджменту отходов Дженс Питер Оленшлягер и эксперт по Конвенциям ИМО Эмма Псайла представили проект.

Презентация и обсуждение проекта проходили так же, как и на предыдущей встрече. Представители администрации сделали конкретное сообщение про новый порт Кулеви и принятие законодательства, касающегося установки систем VTS в этом порту. Эти меры также будут приняты в портах Поти и Батуми до конца 2010.

Представитель Единой Транспортной Администрации проинформировал команду проекта о том, что его организация подчиняется Министерству регионального

развития и инфраструктуры, и состоит из трех отделов – по наземному, воздушному и морскому транспорту. Морская Транспортная Администрация находится в Батуми.

Были заданы следующие вопросы:

Вопрос 1: Как будет осуществляться экспертная оценка, и как эксперты будут давать советы?

В дополнение к информации, представленной во время презентации проекта, Руководитель группы объяснил, что будут привлечены разные международные эксперты, имеющие конкретный технический опыт во всех областях, интересных для проекта. Они будут сотрудничать с местными экспертами и Национальным Координатором. Они будут посещать разные секторы Морских Администраций и управлений портов, и обсуждать вопросы, включенные в проект.

Вопрос 2: Вопрос был задан относительно организации тренинг-курсов и возможности включения в программу новых тем, таких как эксплуатация VTS и морской английский.

Команда проекта объяснила, что подробная программа тренингов находится в стадии подготовки и что вопросы, предложенные странами-бенефициариями, будут рассмотрены при разработке этой программы. На этом основании Руководитель группы подтвердил, что их предложения о новых темах будут приняты во внимания, особенно тренинг операторов VTS, что кажется весьма уместным, учитывая недавнюю (и дальнейшие) установку этих систем на побережье Грузии.

1.3 Встреча в Морской Транспортной Администрации, Батуми; (7/10/2009)

Эта встреча была организована как более официальное Сопровождение, посвященное началу проекта, с участниками из главных учреждений, которые будут привлечены к мероприятиям проекта. Основные обсуждавшиеся пункты повестки дня представлены в Приложении I. На встрече присутствовали:

- Капитан Валериан Имнашвили, начальник отдела регистра судоходства и внедрения требований Государством Флага, Морская Транспортная Администрация;
- Рамаз Микеладзе, начальник инспекции по конвенциям Грузинской инспекции окружающей среды;
- Тенгиз Варшанидзе, главный диспетчер порта, Батумский морской порт;
- Рамаз Георгадзе, менеджер по коммерции, Батумский морской порт;

Руководитель группы, эксперт по менеджменту отходов Дженс Питер Оленшлягер и эксперт по Конвенциям ИМО Эмма Псайла и Екатерина Хведелидзе (представитель партнера консорциума, компании Тетис Энвайронментал Консалтинг) представили проект.

Была представлена презентация о проекте, за которой последовала общая дискуссия. В ходе дискуссии, капитан Имнашвили рассказал о структуре Морской Транспортной Администрации. Он представил три презентации в PowerPoint, содержавшие информацию о следующих национальных законах:

- Законе Грузии о морских районах
- Законе Грузии о морских спасательных службах
- Законе Грузии об обучении и дипломировании моряков

Информация, предоставленная проекту, является очень полезной для эксперта по международным конвенциям и важными базовыми сведениями для подготовки Отчета о начальном этапе проекта.

Вопросы участников в основном касались потребности Администрации в обновленных версиях морских конвенций и программном обеспечении для реагирования на разливы нефти и спасательных операций.

Руководитель группы ответил, что он рассмотрит возможность предоставления этих публикаций и компьютерных программ. Это подлежит утверждению Менеджером Проекта от ЕС после подачи административной заявки,

В качестве продолжения встречи с Морской Транспортной Администрацией, начальник Инспекции по Конвенции о защите Черного моря пригласил экспертов проекта на короткую встречу в офисе Черноморской Конвенции, где рассказал, что Инспекция отвечает за контроль выполнения требований конвенции MARPOL, и упомянул о том, что у них есть потребность в консультации по внедрению Приложения VI MARPOL. Он предложил включить тренинг по этому приложению в тренинг-программу.

1.4 Встреча с ООО Батумский морской порт и ООО Батумский нефтяной терминал.

Эксперты проекта были приглашены на встречу с представителями правления ООО Батумский морской порт и ООО Батумский нефтяной терминал. Эта встреча была посвящена более конкретным вопросам работы порта и терминала. Присутствовали следующие лица:

- Г-н Нурлан Турикпенбаев, заместитель Генерального Директора по коммерческим вопросам ООО Батумский морской порт;
- Г-н Хартьян Вячеслав, первый заместитель Генерального Директора и начальник отдела безопасности, труда и охраны окружающей среды;
- Г-н Темирхан Абдиров, Генеральный Директор ООО Батумский нефтяной терминал.

Офис Государственного Портнадзора (PSC) находится в порту, но подчиняется Морской Транспортной Администрации. Лоцманская служба также находится в порту, но работает как независимая компания.

Была получена следующая техническая информация:

Порт располагает оборудованием для борьбы с разливами нефти, состоящим из скиммеров, бонов, нефтесборщика и 11 буксиров для работ в порту.

За последние 9 в порт заходило 460 судов, 109 из них танкера. Всего генеральных грузов переработано 1,170,000 т и 6 млн. т нефти.

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



Участники также выразили интерес к тренинг-курсам, связанным с эксплуатацией танкеров. Этот вопрос будет рассмотрен в программе тренингов.

Одесса, октябрь 2009
Фернандо Пардо
Руководитель группы

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Повестка дня Совещания, посвященного началу проекта, в Тбилиси и Батуми, Грузия

Дата проведения: 6 и 7 октября 2009

Место проведения: Морская Администрация

Пункты повестки дня:

- 1 Приветствие и открытие;
- 2 Представление участников;
- 3 Обзор проекта, презентация в PowerPoint;
- 4 Предварительный план мероприятий;
- 5 Программа тренингов;
- 6 Отчет о начальном этапе проекта;
- 7 Другие отчеты и документы, которые должны быть подготовлены;
- 8 Вопросы и ответы;
- 9 Закрытие совещания.