



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

Национальный план транспозиции Конвенций MARPOL, SOLAS /
ISPS и Меморандумов по контролю судов государством порта -
Азербайджан

Октябрь 2010



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

**Национальный план транспозиции Конвенций MARPOL, SOLAS /
ISPS и Меморандумов по контролю судов государством порта -
Азербайджан**

Октябрь 2010

EuropeAid Co-operation office, European Commission, Centralised Operations for Europe,
the Mediterranean and Middle East, Brussels, Belgium

Информация о версии и доработках

Доработка	Дата	Кто составил	Кто проверил	Кто утвердил	Описание
00	Октябрь 2010	Джорген Расмуссен Фалько Селльнер	Эмилия Постолаче	Андрей Пенеску	Первая версия для комментирования клиентом
01	Ноябрь 2010	Фалько Селльнер	Эмилия Постолаче	Андрей Пенеску	Вторая версия, включающая комментарии клиента

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 и без согласия заказавшей стороны

Оглавление

Раздел	Название	Стр.
1.	Техническое задание	7
2.	Методология	8
3.	Оценка	10
3.1	Введение _____	10
3.2	Общие вопросы _____	10
3.2.1	Цель _____	10
3.2.2	Стратегия _____	10
3.2.3	Общие положения _____	10
3.2.4	Объем _____	11
3.2.5	Начальные действия _____	11
3.2.6	Передача информации _____	12
3.2.7	Ведение учета _____	12
3.2.8	Улучшение _____	12
3.3	Государства Флага _____	12
3.3.1	Внедрение _____	12
3.3.2	Передача полномочий _____	13
3.3.3	Обеспечение выполнения _____	13
3.3.4	Сюрвейеры Государства Флага _____	13
3.3.5	Расследования Государства Флага _____	13
3.3.6	Оценка и обзор _____	13
3.4	Прибрежное Государство _____	14
3.4.1	Внедрение _____	14
3.4.2	Обеспечение выполнения _____	14
3.4.3	Оценка и обзор _____	14
3.5	Государство Порта _____	14
3.5.1	Внедрение _____	14
3.5.2	Обеспечение выполнения _____	14
3.5.3	Оценка и обзор _____	15
4.	План транспозиции	16
4.1	Процедуры включения обязательных инструментов IMO в национальное законодательство _____	16
5.	Приложения	18
5.1	Представители различных организаций, с которыми эксперт проводил интервью _____	18
5.2	Функциональная структура Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан _____	19
5.3	Главные обязанности Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан (как указано в Части III ее Устава) _____	19
5.4	Инструменты, обязательные согласно Конвенциям IMO _____	20
5.5	Конвенции IMO, принятые Азербайджаном _____	20

1. Техническое задание

В Техническом Задании (ТЗ) Проекта о Мероприятии 1.2 говорится так:

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

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

Соответственно, Консультант счел необходимым определить, какие результаты должны быть получены, методологию выполнения заданий, и связь между этой работой и другими работами и заданиями, выполняющимися в рамках этого проекта.

2. Методология

В ТЗ по мероприятию 1.2 требуется следующее:

1. Обзор результатов мероприятия 1.1;
2. Определение международных конвенций, которые должны быть транспонированы ТВ национальное законодательство;
3. Если таковые имеются, составить проект Плана Транспозиции.

Таким образом, общая методология по мероприятию 1.2 была структурирована в соответствии с ТЗ и разделена на две главные части:

1. **Раздел 1 - Оценка:** Состоит из обзора и анализа отчета, составленного в рамках выполнения мероприятия 1.1., уделяя особое внимание любым последним событиям, которые могли произойти со времени составления отчета по мероприятию 1.1. Далее следует анализ ряда международных конвенций, если таковые имеются, которые все еще требуют транспозиции в национальное законодательство. Оценка проводится по Кодексу IMO о внедрении обязательных инструментов IMO (2007). Ниже в таблице кратко приводятся требования и рекомендации, которые дает IMO в своей Резолюции A.996(25) – Кодекс внедрения обязательных инструментов IMO.

Таблица 2.1: Обзор Резолюции IMO 996(25)

		Описание
Общие вопросы		
Цель		Здесь каждая администрация должна рассмотреть Кодекс внедрения обязательных инструментов IMO и внедрять эти инструменты в соответствии с параграфом 6, по которому они являются Странами-Участницами или Сторонами, а также учитывая свои собственные обстоятельства и географическое положение.
Стратегия		Это вопросы, которые должны быть решены для того, чтобы достичь цели Кодекса. В соответствии с этим, каждая Страна-Участница должна внедрить и достичь выполнения обязательных инструментов в соответствии с международными рекомендациями; пересмотреть и проверить, выполняются ли международные обязательства страны; достичь, поддерживать и улучшать организационные показатели и возможности.
Общее		Здесь Администрации отвечают за издание законов и положений и выполнение всех необходимых шагов чтобы обеспечить весь спектр действия этих инструментов для того, чтобы суда были пригодными для использования с точки зрения безопасности для жизни на море и защиты морской среды путем предоставления опытного персонала и отказа от переноса ущерба и опасностей из одного района в другой или трансформации одного загрязнения в другое.
Объем		
Начальные действия		Здесь Страны-Участницы должны использовать новые обязательные инструменты IMO в национальном законодательстве, а также обеспечивать эффективное внедрение.
Передача информации		Здесь Страны должны обнародовать свою стратегию, включая информирование о своем национальном законодательстве всех заинтересованных сторон.
Записи		Записи должны вестись и поддерживаться с целью предоставлять доказательства выполнения требований.
Улучшение		Здесь Страны должны повышать адекватность мер, направленных на выполнение таких конвенций, которые они приняли, и выполнение национального законодательства. Страны должны определить меры по устранению причин потенциальных несоответствий с целью предотвратить их возникновение.

Описание	
Государства Флага	
Внедрение	Здесь Государства Флага должны принимать все меры для эффективного выполнения своих обязательств и обязанностей, установить ресурсы и процессы для выполнения программы управления безопасностью и защиты окружающей среды, и обеспечить, чтобы суда, имеющие право ходить под флагами этих государств, были укомплектованы достаточными и эффективными командами.
Передача полномочий	Здесь Государства Флага уполномочивают Признанные Организации действовать от их имени при проведении инспекций, выдаче сертификатов и документов, маркировке судов и прочих действиях, предписанных законом.
Обеспечение выполнения	Здесь Государства Флага должны принимать все меры для обеспечения соблюдения международных правил и стандартов судами, имеющими право ходить под их флагами, и организациями и лицами, находящимися под юрисдикцией этих государств, с целью обеспечить выполнение своих международных обязательств.
Сюрвейеры государства флага	Здесь Государства Флага должны определить документы и обязанности, полномочия и взаимоотношения всего персонала, а так же высокую квалификацию и подготовку персонала.
Расследование Государством Флага	Здесь Государства Флага должны быть готовы направить квалифицированных и опытных следователей, компетентных в вопросах, относящихся к авариям. Аварии судов должны расследоваться и о них следует докладывать в соответствии с конвенциями ИМО и руководствами, разработанными ИМО.
Оценка и обзор	Здесь Государства Флага должны периодически оценивать работу в соответствии с административными процессами.
Прибрежные государства	
Внедрение	Здесь прибрежные государства должны выполнять свои обязательства согласно обязательным инструментам ИМО.
Обеспечение выполнения	Здесь прибрежные государства должны принимать все необходимые меры для того, чтобы обеспечить соблюдение международных правил при выполнении своих обязательств.
Оценка и обзор	Здесь прибрежные государства должны периодически оценивать свою работу в отношении осуществления своих прав и выполнения своих обязательств в соответствии с обязательными инструментами ИМО.
Государства Порта	
Внедрение	Здесь Государства Порта должны выполнять свои обязанности в отношении морской безопасности и охраны окружающей среды, включая предотвращение загрязнения.
Обеспечение выполнения	Здесь для выполнения всего спектра обязательств Государство Порта должно принимать все меры контроля со стороны властей и квалифицированных офицеров в соответствии с соответствующим процедурам, принятым ИМО.
Оценка и обзор	Здесь Государства Порта должны периодически оценивать свою деятельность в отношении осуществления своих прав и выполнения обязанностей согласно обязательным инструментам ИМО.

2. Раздел 2 – План транспозиции. Этот раздел будет посвящен выявленным пробелам в транспозиции (если таковые будут найдены) и обсуждать потребность в плане транспозиции. Если будет необходимость в плане транспозиции, то будут предложены главные вехи такого плана и соответствующие компетентные организации, а также расписание.

3. Оценка

3.1 Введение

Командировка в г.Баку, Азербайджан, проходила в рамках проекта SASEPOL. Задача состояла в определении уровня транспозиции обязательных инструментов ИМО в национальное законодательство и оценке соответствия Азербайджанского законодательства в отношении этих инструментов. Информация была получена через визиты эксперта в Азербайджан, встречи и интервью с соответствующим персоналом в Государственной Морской Администрации и в других организациях-бенефициариях проекта (Приложение 8.1).

3.2 Общие вопросы

3.2.1 Цель

Главным органом по внедрению применимых инструментов и выполнению Азербайджаном требований обязательных инструментов ИМО является Государственная Морская Администрация Республики Азербайджан (ГМА). ГМА была основана 21 апреля 2006 Указом Президента № 697, и включает разные департаменты, как указано на диаграмме в Приложении 8.1.

ГМА находится в Баку и финансируется из государственного бюджета и других источников, предусмотренных законом. ГМА имеет широкий спектр компетенций (см. Приложение 8.1), не все из них обязательно связаны с обязательными инструментами ИМО. Тем не менее, обязательства Государства Флага, Государства Порта и преобладающее большинство обязательств Прибрежного Государства находятся в компетенции ГМА.

3.2.2 Стратегия

В том, что касается объема проекта и в соответствии с Уставом, ГМА отвечает за:

- Внедрение и обеспечение выполнения соответствующих обязательных международных инструментов через законы Республики Азербайджан, указы и приказы Президента Республики Азербайджан, резолюции и указы Кабинета Министров и административные положения; и
- Постоянные пересмотры и проверки эффективности Государства в отношении выполнения его международных обязательств и за достижение, поддержание и улучшение общей административной работы со времени создания ГМА системы управления качеством (ISO 9001).

3.2.3 Общие положения

ГМА полностью отвечает за введение в действие законов и положений, и за принятие других необходимых мер для того, чтобы сделать эти инструменты полностью эффективными в целях обеспечения, с точки зрения безопасности жизни на море и охраны морской среды, готовности судов к работе, для которой они предназначены, и их укомплектования компетентным морским персоналом.

Отдел законодательства, кадров, международных связей и конвенций является главным отделом ГМА, который:

- Рассматривает и проверяет уровень соответствия национального законодательства обязательным инструментам;

- Разрабатывает проекты дополнительного законодательства с целью транспонировать новые или дополненные обязательные международные инструменты в национальное законодательство;
- Пересматривает все административные положения для проверки юридического соответствия национальному законодательству;
- Посещает совещания IMO.

Результат No 1: Эксперт выявил недостаток людских ресурсов в отделе законодательства, кадров, международных связей и конвенций в отношении разработки проектов нового или дополнительного законодательства, что затягивает процесс транспозиции.

3.2.4 Объем

Обязательные инструменты IMO, указанные в Резолюции A.996(25):

- Международная Конвенция об охране человеческой жизни на море, 1974, с дополнениями (SOLAS 1974);
- Протокол SOLAS 1978 (SOLAS PROT 1978);
- Протокол SOLAS 1988 (SOLAS PROT 1988);
- Международная Конвенция о предотвращении загрязнения с судов, 1973, измененная Протоколом 1978 (MARPOL 73/78);
- Протокол MARPOL 1997 (MARPOL PROT 1997);
- Международная Конвенция по стандартам обучения, сертификации и несения вахты для моряков, 1978, с дополнениями (STCW 1978);
- Международная Конвенция о грузовой марке, 1966 (LL 66);
- Протокол 1988 Конвенции о грузовой марке (LL PROT 1988);
- Международная Конвенция по обмеру судов, 1969 (TONNAGE 1969); и
- Международные Правила предупреждения столкновения судов в море, 1972, с дополнениями (COLREG 1972).

В соответствии с вышеупомянутыми конвенциями, большое число других инструментов было сделано обязательными (см. Приложение 8.1).

3.2.5 Начальные действия

Азербайджан стал членом IMO в 1995, и с тех пор присоединился к большинству обязательных международных инструментов IMO (см. Приложение 8.1). Во время встреч отмечалось, что все требования этих международных конвенций внедрены через различные административные положения без введения соответствующего законодательства. Это произошло в основном потому, что ГМА была создана всего три года назад, и было трудно подготовить все необходимое законодательство, включающее международные требования в национальные законы. Как это обычно бывает, законодательство принимается Кабинетом Министров или Указом Президента. Это длительный процесс, поэтому принимаются административные положения, позволяющие прямое применение обязательств по конвенциям в национальном контексте, в то время как работа по разработке законов продолжается.

Результат No 2: Кодекс торгового мореплавания был принят 22 июня 2001. С тех пор никаких изменений не вносилось. Кроме того, во время интервью было обнаружено, что временных рамок для принятия новых или изменения старых обязательных инструментов не существует. Таким образом, был сделан вывод, что Азербайджан не имеет возможности своевременно транспонировать и принимать новые дополнения к обязательным инструментам IMO в свое национальное законодательство.

Результат No 3: Нет юридической базы для обеспечения выполнения национального законодательства и положений, включая связанные с ней процессы расследования и наказания в отношении обязательных инструментов.

3.2.6 Передача информации

Несмотря на то, что ГМА является главной организацией, во время интервью было установлено, что другие государственные органы тоже принимают участие во внедрении международных инструментов. Сюда входят: МЧС, Министерство экологии и природных ресурсов, Береговая охрана и Государственная морская академия. Было выявлено, что сложности во внедрении обязательных международных инструментов возникли главным образом из-за того, что существует некоторая степень дублирования обязанностей между соответствующими национальными учреждениями, из-за чего не ясно, к компетенции какого органа относится вопрос.

Результат No 4: ГМА, как новая организация, не представила и не сообщила всем заинтересованным сторонам о своей стратегии, включая информирование по вопросам национального законодательства

3.2.7 Ведение учета

Результат No 5: За время командировки эксперта ГМА на представила соответствующий список национальных законов, транспонирующих обязательные инструменты.

3.2.8 Улучшение

В целях повышения адекватности мер, принимаемых для внедрения конвенций и протоколов, к которым государство присоединилось, ГМА создала систему качества в соответствии с ISO 9001.

3.3 Государства Флага

3.3.1 Внедрение

В настоящее время около 581 судов общим тоннажем 838 618 GRT ходят под флагом Азербайджана. Этот флот включает все типы судов – сухогрузы, танкеры, Ро-Ро, буксиры, суда специального назначения, земснаряды и научные суда. Суда под флагом Республики Азербайджан активно используются в Каспийском бассейне, поскольку это дает им прямой доступ в порты России, Казахстана, Туркменистана и Ирана.

Глава 2 КТМ посвящена всем вопросам, связанным с Государством Флага, а именно, с правом носить флаг Республики Азербайджан, лишением этого права, названием судна, позывными, классификацией судов, базовыми документами, дополнительными судовыми документами и т.д..

Результат No 6: Эксперт отметил, что КТМ не включает всех требований по конвенциям, таким образом, нет эффективного законодательства для обеспечения соблюдения обязательных международных инструментов судами под флагом Азербайджана.

8 мая 2000 Кабинет Министров, в целях приведения нормативных актов Республики Азербайджан в сфере морского транспорта в соответствие с дополнениями 1995-го года к Международной Конвенции по стандартам обучения, сертификации и несения вахты для моряков (STCW 1978 с дополнениями), принял Указ № 83 «Об утверждении нормативных актов, связанных с

безопасностью судоходства».

Результат No 7: Необходимо провести комплексный пересмотр вышеупомянутого Указа с целью привести в соответствие с современными требованиями STCW.

Глава 4 КТМ устанавливает положения о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна. Действующее «Положение о выдаче и регистрации сертификатов» утверждено как Минюстом, так и Администрацией, устанавливает требования к квалификации экипажей на борту Азербайджанских судов.

3.3.2 Передача полномочий

До настоящего времени, только Российский морской регистр судоходства (РС) признан Государственной Морской Администрацией и уполномочен осуществлять действия, необходимые по закону (осмотры, аудиты в соответствии с Кодексом МКУБ, и сертификацию) от имени и в рамках обязанностей и полномочий Азербайджана. Следует отметить, что вопросами морской безопасности (Международный Кодекс по безопасности судов и портовых средств [ISPS]) главным образом занимается Государственная Морская Администрация, за исключением практической оценки судов и портовых средств, которую выполняет РС в качестве Признанной Организации по Безопасности. Отдел технической координации ГМА отвечает за надзор за функциями классификационных обществ, которые функционируют в Республике Азербайджан.

3.3.3 Обеспечение выполнения

Суда под Азербайджанским флагом обязаны соответствовать международным инструментам через применение разных административных положений, изданных ГМА. Однако, недостаток национальных законов, процедур наказания и работа флота (Азербайджан занесен в серый список Парижского Меморандума о взаимопонимании) показывает степень несоответствия.

Результат No 8: КТМ не устанавливает необходимое законодательство по запрещению судам выходить в море до того времени, когда такое судно сможет соответствовать всем требованиям международных правил и стандартов, или какие-либо положения периодических инспекциях судов, имеющих право работать.

3.3.4 Сюрвейеры Государства Флага

Отдел технической координации ГМА отвечает за осмотр судов и объектов, связанных с морским транспортом, в соответствии с требованиями международных конвенций, особенно SOLAS, MARPOL и Load Line.

3.3.5 Расследования Государства Флага

ГМА участвует в расследовании инцидентов, которые случаются в водах, находящихся под юрисдикцией Республики Азербайджан, или на борту судов под флагом Республики Азербайджан. Кроме того, ГМА ведет учет зарегистрированных аварий.

3.3.6 Оценка и обзор

Оценка работы Государства Флага ведется через созданную систему управления качеством (ISO 9001).

3.4 Прибрежное Государство

3.4.1 Внедрение

Обязанность координировать реагирование в случае загрязнения лежит на Министерстве чрезвычайных ситуаций, Министерстве экологии и природных ресурсов и ГМА. МЧС имеет Силы специального назначения и оборудование для борьбы с разливами нефти, включая суда, самолеты и вертолеты. Есть также специальный персонал, который обучался в академии или за границей. Кроме того, существует частная компания, которая может при необходимости оказать дополнительную помощь.

ГМА отвечает за использование сигналов бедствия, AIS и LRIT.

ГМА, Береговая охрана и МЧС сотрудничают при поисково-спасательных операциях.

3.4.2 Обеспечение выполнения

Во время интервью было установлено, что MARPOL на Каспийском море на самом деле не применяется. Требования Рамочной Конвенции по защите морской среды Каспийского моря считаются более жесткими, чем требования MARPOL, и запрещают все виды сбросов в Каспийское море. Эта конвенция включает загрязнение из наземных источников, работы на морском дне, суда, дампинг, чрезвычайные ситуации, живые морские ресурсы, колебания уровня моря, а также мониторинг и другие исследования.

Результат No 9: КТМ не устанавливает необходимое законодательство для проверки выполнения действующих обязательных инструментов.

3.4.3 Оценка и обзор

Оценка работы Прибрежного Государства ведется через созданную систему управления качеством (ISO 9001).

3.5 Государство Порта

3.5.1 Внедрение

ГМА является органом исполнительной власти морской отрасли, ответственным за контроль судов государством порта. Глава 5 КТМ является юридической базой для контроля судов государством порта. Однако, ни одна из частей Кодекса не отвечает применимым обязательным международным инструментам. В настоящее время Администрация разрабатывает проект Положения о контроле судов государством порта, который должен быть закончен в ближайшие 4-5 месяцев и подан на утверждение в Кабинет Министров.

Результат No 10: КТМ не устанавливает необходимого законодательства для проверки соответствия действующим обязательным инструментам.

3.5.2 Обеспечение выполнения

В обязанности отдел морской безопасности ГМА входит инспектирование иностранных судов в Азербайджанских портах. В случае обнаружения недостатков, за которые можно задержать, отдел

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



имеет право задерживать судно до тех пор, пока все недостатки не будут исправлены. Однако, в некоторых портах контроль судов осуществляют офицеры порта, которые подчиняются Капитану порта.

3.5.3 Оценка и обзор

Оценка работы Государства Порта ведется через созданную систему управления качеством (ISO 9001).

4. План транспозиции

Из информации, предоставленной экспертам, они заключили, что хотя Азербайджан ратифицировал большинство соответствующих обязательных документов ИМО, соответствующее национальное законодательство наличествует не полностью. Таким образом, государство не может должным образом внедрить и обеспечить выполнение положений обязательных инструментов. Поэтому потенциальный аудит в рамках VIMSAS обнаружит многочисленные несоответствия, относящиеся к внедрению и обеспечению выполнения.

Для того, чтобы государство могло начать подготовительную работу в отношении VIMSAS, необходимо срочно принять соответствующее законодательство. Поэтому рекомендуется, чтобы все обязательные инструменты, в их последних объединенных версиях, были идентифицированы и транспонированы в национальное законодательство вместе разными другими требованиями, происходящими из самого кодекса (такими как процедуры наказания, политики и т.д.). Настоящий план транспозиции предлагается для того, чтобы своевременно решить эту проблему.

4.1 Процедуры включения обязательных инструментов ИМО в национальное законодательство

1. Шаг 1: Людские ресурсы (немедленное действие)

Необходимо привлечь в штат отдела кадров, международных отношений и конвенций достаточное число квалифицированного персонала, поскольку недостаток людских ресурсов был выявлен экспертами.

2. Шаг 2: Идентификация обязательных инструментов ИМО в их последней объединенной редакции (от 3 до 5 недель).

Отдел кадров, международных связей и конвенций должен идентифицировать последнее издание всех и каждого обязательного международного инструмента, как указано в Резолюции А. 996(25). Это может быть осуществлено разными путями, т.е. EMSA Rule Check (проверка правил через Европейское Агентство морской безопасности) или непосредственно через ИМО – и оценить уровень соответствия национального законодательства этим инструментам.

3. Шаг 3: Перевод обязательных документов ИМО в их последней объединенной редакции на государственный язык (от 6 до 9 месяцев)

Очень важно, чтобы точный перевод был выполнен до составления проектов законов. Если перевод с английской версии представляется проблематичным, все обязательные инструменты есть также на русском языке, который является одним из официальных языков ИМО. Предлагается, чтобы, как только перевод будет закончен, проверку его точности (в отношении морской терминологии) провели технические эксперты ГМА.

Следует также рассмотреть возможность использовать обязательные инструменты ИМО для того, чтобы законодательство ссылалось на них в их оригинальной форме (т.е. на одном из официальных языков ИМО). Такой вариант ускорил бы весь процесс, поскольку не понадобилось бы выполнять

перевод.

4. Шаг 4: Составление проектов необходимых законов, транспонирующих обязательные инструменты в национальное законодательство (от 3 до 6 месяцев).

При составлении проектов необходимо включить все обязательные международные инструменты ИМО, как обусловленные в Резолюции А. 996(25), переведенные на государственный язык (или как документы в оригинальной форме, на которые ссылаются). Далее, для того, чтобы Азербайджан мог эффективно выполнять свои задачи и для обеспечения соответствия VIMSAS, проекты следующих положений также должны быть разработаны и включены в национальное законодательство:

- Процессы расследования и наказания;
- Политики, которые будут помогать во внедрении и обеспечении выполнения требований всех конвенций по безопасности и предотвращению загрязнения;
- Административные инструкции по внедрению применимых международных правил и положений, а также разработке и распространению любых интерпретационных национальных положений, которые могут потребоваться;
- Соответствующих инструментов национального законодательства и их толкований, проводящих в действие положения конвенций, или указаний того, выходят ли стандарты Администрации за пределы требований конвенций в каком-либо отношении.

5. Шаг 5: Ратификация всего необходимого законодательства (3 месяца)

Поскольку весь процесс очень срочный, предлагается, чтобы ратификация требуемого законодательства была осуществлена через Указ Президента, что представляется самым быстрым способом принятия законов.

6. Шаг 6: Сообщение о национальном законодательстве (сразу после ратификации)

Как только национальное законодательство будет принято, ГМА сможет оповестить все заинтересованные стороны, включая государственные учреждения, участвующие во внедрении обязательных инструментов ИМО, Признанные Организации, должным образом уполномоченные действовать от имени Республики Азербайджан и, конечно, ИМО.

7. Шаг 7: Дальнейшие действия

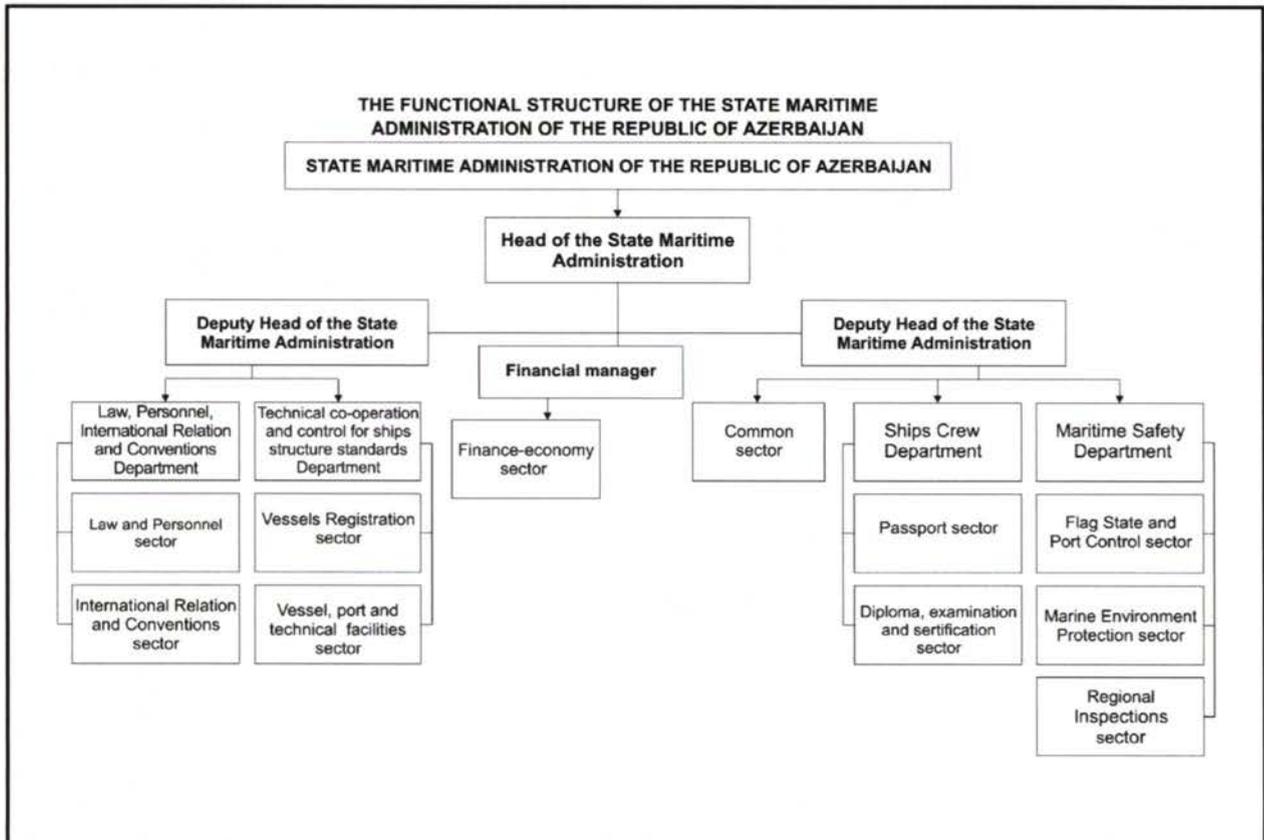
ГМА должна обязать должным образом квалифицированный персонал вести **непрерывный** мониторинг работ ИМО, определять, когда новый или дополненный документ был принят Организацией, и своевременно транспонировать его в национальное законодательство, повторяя шаги 3-6.

5. Приложения

5.1 Представители различных организаций, с которыми эксперт проводил интервью

- Капитан Шамлар Маммадов, заместитель начальника Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан
- Г-н Ахмад Исмаилов, начальник отдела законодательства, людских ресурсов, международных отношений и конвенций ГМА Республики Азербайджан
- Капитан Вамик Рахимов, начальник отдела морской безопасности, ГМА Республики Азербайджан
- Капитан Расул Хасанов, начальник отдела технического сотрудничества и контроля стандартов судовых конструкций, ГМА Республики Азербайджан
- Капитан Ехтирам Рахимов, начальник отдела крьюинга, ГМА Республики Азербайджан
- Г-н Фархад Мамедов, заведующий сектором международных отношений и конвенций, ГМА Республики Азербайджан.

5.2 Функциональная структура Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан



5.3 Главные обязанности Государственной Морской Администрации Республики Азербайджан (как указано в Части III ее Устава)

- Обеспечивать выполнение международных договоров, заключенных Республикой Азербайджан;
- Выполнение научных и технических разработок, учитывая современный международный опыт в отрасли;
- Принимать все необходимые меры для сохранения государственной тайны и принимать меры по безопасности в соответствии со сферами деятельности;
- Обеспечивать подготовку персонала;
- Осуществление контроля судов государством порта в портах, расположенных на территории Республики Азербайджан, и контроль государства флага судно, имеющих право ходить под Азербайджанским флагом;
- Принимать участие в организации систем безопасности судоходства;
- Мониторинг выполнения правил судоходства в районе, находящемся под юрисдикцией Республики Азербайджан;
- Осуществлять меры по безопасности жизни на море и предотвращению морского загрязнения;
- Выдавать судовые сертификаты в соответствии с действующим законодательством;
- Вести мониторинг деятельности международных классификационных обществ, действующих на территории Республики Азербайджан;
- Готовить проекты правил выдачи паспортов моряка и присвоения должностей, и подавать эти

- правила в Кабинет Министров на утверждение;
- Выдавать дипломы и паспорта моряков;
 - В чрезвычайных ситуациях предоставлять помощь в расследовании вместе с другими соответствующими органами власти;
 - Вести мониторинг наличия навигационных знаков на морских путях и организация служб управления движением судов в водах, находящихся под юрисдикцией Республики Азербайджан;
 - Внедрение необходимых мер для предотвращения загрязнения морской среды нефтью и другими опасными и вредными веществами с судов;
 - Участие в совместных действиях морской и воздушной спасательных служб для выполнения необходимых мер, связанных с поиском и спасением терпящих бедствие на Каспийском море;
 - Принимать меру по привлечению к ответственности нарушителей соответствующих правил.

5.4 Инструменты, обязательные согласно Конвенциям ИМО

SOLAS 74	Res. MSC.133(76), as amended	reg. II-1/3-6.2.1
	FSS Code	reg. II-2/3.22
	FTP Code	reg. II-2/3.23
	LSA Code	reg. III/3.10
	CSS Code, sub-chapter 1.9	reg. VI/2.1
	Grain Code	reg. VI/8.1
	IMDG Code	reg. VII/1.1
	IBC Code	reg. VII/8.1
	IGC Code	reg. VII/11.1
	INF Code	reg. VII/14.1
	ISM Code	reg. IX/1.1
	1994 HSC Code	reg. X/1.1
	2000 HSC Code	reg. X/1.2
	Res. A.739(18)	reg. XI-1/1
	Res. A.789(19)	reg. XI-1/1
	Res. A.744(18), as amended	reg. XI-1/2
	Res. 4 of the 1997 SOLAS Conf.	reg. XII/1.5 (reg. XII/1.7 as of 1.7.06)
	Res. MSC.169(79)	reg. XII/7.2
	Res. MSC.168(79)	reg. XII/14
MARPOL 73/78	Res. MEPC.94(46), as amended	Annex I, reg. 20.6
	IBC Code	Annex II, reg. 1.4
	BCH Code	Annex II, reg. 1.4
	NOx Technical Code	Annex VI, reg. 2(5)
STCW 78	STCW Code, Part A	reg. I/1.2.3

5.5 Конвенции ИМО, принятые Азербайджаном

Название инструмента (Дата присоединения)	Транспонирован ли в национальное законодательство?	Примечания
Конвенция об ИМО 48	Да – по закону	
Дополнения 1993 к Конвенции об ИМО		

Название инструмента (Дата присоединения)	Транспонирован ли в национальное законодательство?	Примечания
SOLAS 74 (1 июля 1997)	По большей части – по закону	Дополнения будут транспонированы Указом Кабинета Министров
Протокол SOLAS 88 (16 июля 2004)	Да – по закону	
О грузовой марке () 66 (1 июля 1997)	Частично – по закону	
Протокол 88 Конвенции LL (16 июля 2004)	Частично – по закону	
По обмеру судов 69 (1 июля 1997)	Частично – по закону	
МППСС (COLREG) 72 (1 июля 1997)	Да – по закону	
STCW 78 (1 июля 1997)	Да – Указом Кабинета Министров	
Об облегчении морского судоходства (FAL) 65 (12 июня 2006)	Частично – по закону	
MARPOL 73/78 (вкл. Приложения I – V) (16 июля 2004)	Частично – по закону	
Протокол 97 MARPOL (Приложение VI) (16 июля 2004)	Частично – по закону	
Лондонская Конвенция (LC) 72 (1 июля 1997)	Частично – по закону	
О гражданской ответственности (CLC) 69 (16 июля 2004)	Частично – по закону	
Протокол CLC 76 (16 июля 2004)	Частично – по закону	
Протокол CLC 92 (16 июля 2004)	Частично – по закону	
Об ограничении ответственности (LLMC) 76 (16 июля 2004)	Частично – по закону	
По борьбе с незаконными актами (SUA) 88 (26 января 2004)	Частично – по закону	
Протокол SUA 88 (26 января 2004)	Частично – по закону	
О спасении (Salvage) 89 (12 июня 2006)	Частично – по закону	
О загрязнении нефтью (OPRC) 90 (16 июля 2004)	Частично – по закону	