



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 -  
Украина

Октябрь 2010  
Европейская Комиссия



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 -  
Украина

Октябрь 2010

Европейская Комиссия

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

<b>Раздел</b>	<b>Название</b>	<b>Стр.</b>
<b>1.</b>	<b>Техническое задание</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>Методология</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Оценка</b>	<b>10</b>
3.1	Введение	10
3.2	Общие вопросы	10
3.2.1	Цель	10
3.2.2	Стратегия	10
3.2.3	Общие положения	11
3.2.4	Объем	11
3.2.5	Передача информации	12
3.2.6	Ведение учета	12
3.2.7	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	14
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	15
3.5.3	Оценка и обзор	15
<b>4.</b>	<b>План транспозиции</b>	<b>16</b>
4.1	Процедуры включения обязательных инструментов IMO в национальное законодательство	16
<b>5.</b>	<b>Приложения</b>	<b>18</b>
5.1	Представители различных организаций, с которыми эксперт проводил интервью	18
5.2	Структура Министерства транспорта и коммуникаций	19
5.3	Инструменты, обязательные согласно Конвенциям IMO	20
5.4	Обзор внедрения Украиной Обязательных Конвенций IMO	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 в 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 ИМО о внедрении обязательных инструментов ИМО (2007). Ниже в таблице кратко приводятся требования и рекомендации, которые дает ИМО в своей Резолюции А.996(25) – Кодекс внедрения обязательных инструментов ИМО.

Таблица 2.1: Обзор Резолюции ИМО 996(25)

		Описание
<b>Общие вопросы</b>		
Цель		Здесь каждая администрация должна рассмотреть Кодекс внедрения обязательных инструментов ИМО и внедрить 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.
<b>Объем</b>		
Начальные действия		Здесь Страны-Участницы должны использовать новые обязательные инструменты ИМО 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.
<b>Государства Флага</b>		
Внедрение		Здесь Государства Флага должны принимать все меры для эффективного

		Описание
		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.
<b>Прибрежные государства</b>		
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.
<b>Государства Порта</b>		
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 гг. Одессу и Киев, Украина, проходила в рамках проекта SASEPOL. Задача состояла в определении уровня транспозиции обязательных инструментов ИМО в национальное законодательство и оценке соответствия Украинского законодательства в отношении этих инструментов. Информация была получена через визиты эксперта в Украину, встречи и интервью с соответствующим персоналом в государственных и негосударственных организаций, принимающих участие во внедрении обязательных инструментов ИМО (Приложение 8.5).

### 3.2 Общие вопросы

#### 3.2.1 Цель

Главным органом по внедрению применимых инструментов и выполнению Украиной требований обязательных инструментов ИМО является Государственная Морская Администрация внутреннего водного транспорта (Укрморречфлот), подчиняющаяся Министерству транспорта и коммуникаций.

Укрморречфлот находится в Киеве и осуществляет контроль за деятельностью ряда государственных инспекций и агентств, чьи обязанности отвечают соответствующим обязательным инструментам ИМО:

- Инспекции по подготовке и дипломированию;
- Инспекции по безопасности судоходства;
- Государственного предприятия «Морская спасательная служба»;
- Государственного предприятия «Агентство морской безопасности»;
- Государственного предприятия «Морские коммуникации».

Схема, на которой показана структура Министерства транспорта и коммуникаций и подчиняющихся ей морских организаций приведена в Приложении 8.5.

Сферы компетенции указанных организаций непосредственно связаны с положениями обязательных инструментов ИМО, как будет показано далее в настоящем отчете.

Эксперты установили, что ряд других организаций (как государственных, так и частных) также участвует во внедрении обязательных инструментов ИМО:

- Министерство чрезвычайных ситуаций, которое отвечает за разработку Национального Плана на случай разлива нефти;
- Министерство иностранных дел, которое является ведущим министерством для присоединения Украины к обязательным инструментам ИМО;
- Министерство охраны окружающей среды;
- Портовые власти; и
- Частные компании (реагирование в случае разлива нефти).

#### 3.2.2 Стратегия

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



- Внедрение и обеспечение выполнения соответствующих обязательных международных инструментов через законы Украины, указы и приказы Президента Украины и административные положения; и
- Выполнение международных рекомендаций в установленном порядке.

### 3.2.3 Общие положения

Укрморречфлот 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. Укрморречфлот:

- Рассматривает и проверяет уровень соответствия национального законодательства обязательным инструментам;
- Разрабатывает проекты дополненного 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.

### 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 3).

#### 3.1.1.1.1 Начальные действия

Украина стала членом IMO в 1994, и с тех пор присоединилась к большинству обязательных международных инструментов IMO (см. Приложение 8.5).

Кодекс Торгового Мореплавания Украины является главным актом морского законодательства Украины. Кроме прочего, он включает следующие положения:

- Статья 3: Регулирование торгового мореплавания и условий работы на морском транспорте (торговом флоте);
- Статья 7: Международные договоры Украины по вопросам торгового мореплавания;
- Статья 10: Государственный надзор за торговым мореплаванием;

- Статья 22: Технический надзор за морскими судами.

**Результат No 1:** На основании интервью и недостатка доказательств (эксперту не были предоставлены конкретные национальные инструменты для транспозиции обязательных инструментов ИМО в национальное законодательство) было заключено, что законодательная база для обеспечения выполнения национальных законов и положений не полностью создана.

### **3.2.5 Передача информации**

Несмотря на то, что Укрморречфлот главной организацией, во время интервью было установлено, что другие государственные органы тоже принимают участие во внедрении международных инструментов ИМО. Однако, национальным законодательством четко установлена сфера компетенции, таким образом, неопределенности у участвующих сторон не возникает.

**Результат No 2:** Укрморречфлот не принял стратегию и не сообщил о ней, включая информирование о своем национальном законодательстве все заинтересованные стороны.

### **3.2.6 Ведение учета**

**Результат No 3:** За время командировки эксперта Укрморречфлот не продемонстрировал, что вся необходимая информация подается в ИМО.

### **3.2.7 Улучшение**

Эксперт не выявил у Укрморречфлота процедуры для повышения адекватности мер, направленных на внедрение конвенций и протоколов, к которым Украина присоединилась.

## **3.3 Государства Флага**

### **3.3.1 Внедрение**

Украина является участницей Конвенции MARPOL и приняла Приложения I/II, III, IV и V. Недавно было также принято приложение MARPOL VI - 29 октября 2009, но еще нет четкого плана или стратегии по имплементации.

Внедрение Конвенций SOLAS, LL (о грузовой марке), Tonnage (об обмере судов) и COLREG (ППСС) также находится в компетенции Укрморречфлот.

**Результат No 4:** В ходе визита эксперта, Укрморречфлот не продемонстрировал, что все новые дополненные обязательные инструменты, относящиеся к обязанностям Государства Флага, транспонированы в национальное законодательство, например, последний пересмотр Tonnage 69 в национальном законодательстве был в 1993, ППСС (COLREG) 72 - в 1992, последняя версия SOLAS 74 - в 1992.

Украина является участницей Конвенции STCW 78 с дополнениями, и Комитетом по морской безопасности ИМО подтверждено, что требования Конвенции выполняются целиком и полностью. Украина включена в «Белый список» ИМО STCW с 2001.

Главной организацией по внедрению STCW является Инспекция по подготовке и дипломированию моряков (подчиненная Министерству транспорта и коммуникаций Украины), которая была создана в постановлением Правительства Украины. Кроме прочего, в задачи Инспекции входит:

- Разработка национальной программы обучения моряков и системы дипломирования;
- Участие в соответствующих заседаниях IMO (STW);
- Разработка проектов соответствующих законов.

### 3.3.2 Передача полномочий

Украина признает следующие Признанные Организации, которые действуют от ее имени при проведении осмотров, инспекций, выдаче сертификатов и документов, маркировке судов и прочих обязательных работах согласно конвенциям IMO:

- Российский морской регистр судоходства (PC)
- American Bureau of Shipping (ABS);
- Bureau Veritas (BV);
- Det Norske Veritas (DNV);
- Germanischer Lloyd (GL); and
- Hellenic Register of Shipping (HRS)

Кроме того, есть украинское классификационное общество, Регистр Судоходства Украины, основанный Указом Кабинета Министров (№.814 от 8 июня 1998), и он также признан Государственной Администрацией и действует от ее имени.

**Результат № 5: Нет доказательств того, что национальное законодательство включает соответствующие меры по регулированию в отношении выдачи полномочий Признанным Организациям действовать от имени Украины при проведении осмотров, инспекций, выдаче сертификатов и документов, маркировке судов и других обязательных работах в соответствии с конвенциями IMO. Эксперту не представили ни одного договора о присвоении класса.**

### 3.3.3 Обеспечение выполнения

Суда, которые ходят под Украинским флагом, обязаны удовлетворять международным инструментам через применение национального законодательства. Следует, однако, отметить, что Украина находится в черном списке, классифицируемом как «средняя степень риска» по Парижскому Меморандуму о взаимопонимании. С 2006 по 2008 г. 575 украинских судов были проинспектированы и 55 из них были задержаны. Это показывает, что по сути, существуют проблемы соответствия украинских судов требованиям обязательных инструментов IMO.

**Результат № 6: 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

Инспекции Государства Флага (в первую очередь проверка судовых сертификатов) осуществляются офицерами Администрации.

### 3.3.5 Расследования Государства Флага

Применимое законодательство имеется (Приказ Министра транспорта и коммуникаций №.516 от 29 мая 2006), и Укрморречфлот отвечает за проведение расследований случаев морских аварий или загрязнения с участием судов под украинским флагом.

### **3.3.6 Оценка и обзор**

Эксперт не обнаружил у Укрморречфлота никакой процедуры для оценки работы в отношении внедрения административных процессов, процедур и ресурсов, необходимых для выполнения обязательств, как того требуют конвенции, к которым присоединилась Украина.

## **3.4 Прибрежное Государство**

### **3.4.1 Внедрение**

МЧС является главной организацией, отвечающей за разработку Национального Плана реагирования в случае разлива нефти. В том, что касается реагирования на загрязнение нефтью, также участвуют портовые власти и частная компания «МАРС».

Государственное предприятие «Дельта-Лоцман», подчиняющееся Укрморречфлоту, полностью отвечает за обеспечение безопасности судоходства в территориальных водах, включая навигационные знаки, системы и лоцманскую проводку.

Государственное предприятие «Морская спасательная служба», которое подчиняется Укрморречфлоту, отвечает за поисково-спасательные работы в украинских водах.

### **3.4.2 Обеспечение выполнения**

Требования MARPOL при входе в порт проверяет Инспекция по охране окружающей среды Черного моря, подчиняющаяся Министерству охраны окружающей среды. Инспекция имеет полномочия и власть запретить заход в порт судну, которое окажется не отвечающим требованиям MARPOL.

**Результат No 7: Эксперты обнаружили, что Украина приняла не все необходимые меры для обеспечения соблюдения международных правил при выполнении своих обязательств как Прибрежное Государство. Например, реагирование может быть замедлено из-за не разграниченных сфер компетентности между Министерством охраны окружающей среды и Министерством транспорта.**

### **3.4.3 Оценка и обзор**

Эксперты не обнаружили у Укрморречфлота никакой процедуры для периодической оценки работы в отношении осуществления прав и выполнения обязательств, как того требуют обязательные инструменты ИМО.

## **3.5 Государство Порта**

### **3.5.1 Внедрение**

Украина является участницей Черноморского Меморандума о взаимопонимании по контролю судов государствам порта в черноморском регионе. Должностные лица (офицеры) Инспекции по безопасности судоходства в сотрудничестве с соответствующими капитанами портов проводят требующиеся инспекции на борту иностранных судов, заходящих в украинские порты.

Эксперт также проверил наличие в Украине соответствующих портовых приемных сооружений для отходов с судов. Эксперты не обнаружили у Укрморречфлота никакой процедуры для периодической оценки работы в отношении осуществления прав и выполнения обязательств, как того требуют обязательные инструменты ИМО.

### **3.5.2 Обеспечение выполнения**

Контроль судов государством порта осуществляется в рамках Черноморского Меморандума о взаимопонимании по PSC. Инспекторы PSC (которые подчиняются Укрморречфлоту) проводят инспекции иностранных судов чтобы выявить, отвечает ли судно обязательным инструментам IMO.

**Результат No 8: КТМ не устанавливает необходимого законодательства для проверки соответствия действующим обязательным инструментам, например, пересмотренным SOLAS, STCW, MARPOL Прилож. VI, и т.д.**

### **3.5.3 Оценка и обзор**

Эксперты не обнаружили у Укрморречфлота никакой процедуры для периодической оценки работы в отношении осуществления прав и выполнения обязательств, как того требуют обязательные инструменты IMO.

## 4. План транспозиции

Из предоставленной им информации эксперты заключили, что соответствующее национальное законодательство имеется, однако, неясным остается статус действующего украинского законодательства по отношению к последним изданиям обязательных инструментов ИМО, что создает недостаточное соответствие, как Укрморречфлота (в отношении соответствующего внедрения и обеспечения выполнения), так и судов под Украинским Флагом. Более того, по состоянию на сегодняшний день, потенциальный аудит в рамках VIMSAS обнаружит многочисленные несоответствия, относящиеся к внедрению и обеспечению выполнения.

Поэтому настоятельно рекомендуется принять все необходимые меры для приведения национального законодательства в соответствие с последними обязательными инструментами ИМО. В целях своевременного решения этой проблемы, предлагается следующая процедура.

### 4.1 Процедуры включения обязательных инструментов ИМО в национальное законодательство

#### 1. Шаг 1: Людские ресурсы (немедленное действие)

Необходимо привлечь в штат Укрморречфлота достаточное число квалифицированного персонала с целью помочь в своевременной транспозиции обязательных инструментов ИМО в национальное законодательство (разработка проектов, перевод, непрерывный мониторинг статуса инструментов).

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

Укрморречфлот 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 8 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 Укрморречфлота.

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 Украина могла 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 рассмотреть возможность ратификации необходимого «морского» законодательства способом, который представляется наиболее быстрым: либо через приказ Министерства транспорта, либо через Указ Кабинета Министров

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

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

#### **7. Шаг 7: Дальнейшие действия**

Укрморречфлот должен 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

#### Одесса:

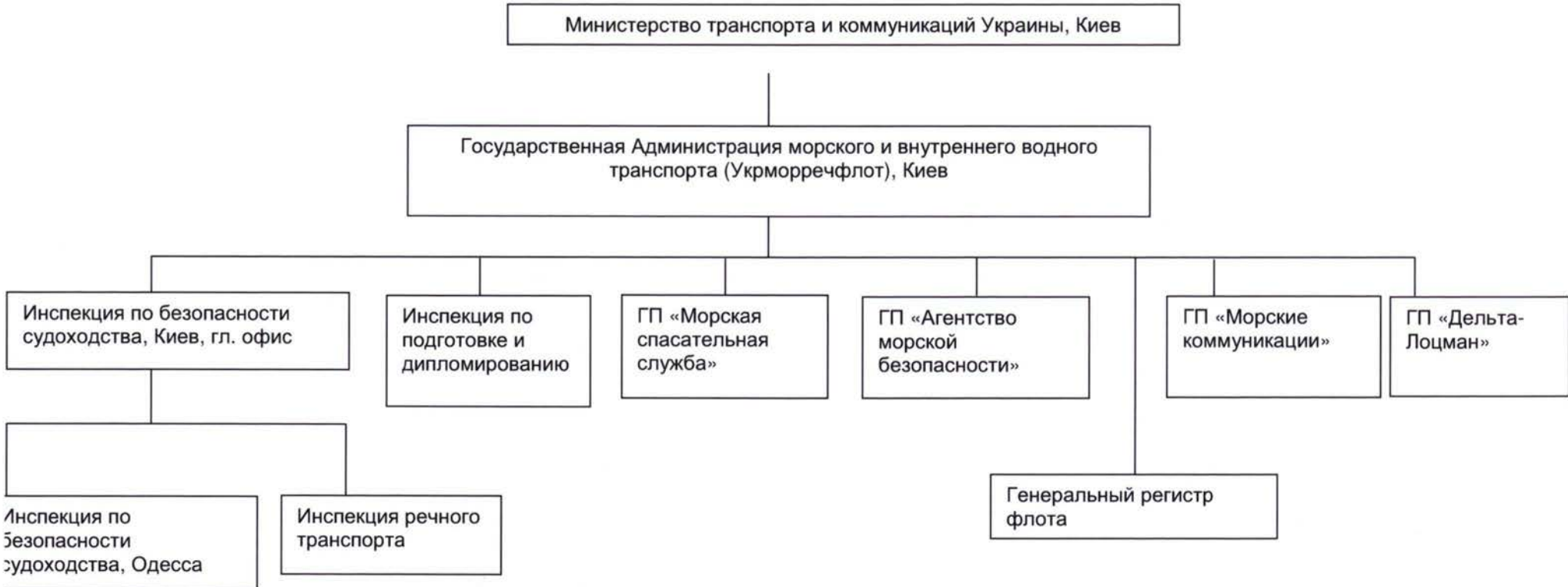
- Капитан Владимир Репетей, Начальник инспекции по безопасности судоходства Украины;
- Капитан Юрий Воробьев, Заместитель Капитана Порта, Одесский морской торговый порт;
- Капитан. Валерий Шендрюк, Менеджер по набору персонала, V. Ships (Украина);
- Г-н Сергей Руденко, Проректор,;
- Проф. Александр Балобанов, Заведующий кафедрой морского права,;
- Проф. Андрей Волошин, Заведующий кафедрой морской безопасности, Одесский национальный морской университет;

#### Киев:

- Г-н Александр Анатолиевич Щипцов, Заместитель начальника Укрморречфлота, Генеральный государственный инспектор по безопасности мореплавания;
- Г-н Вячеслав Эдуардович Волошин, Начальник ГП «Агентство морской безопасности»;
- Г-н Петр Викторович Павлов, Заместитель начальника отдела безопасности мореплавания Укрморречфлота;
- Г-н Валерий Николаевич Шепель, Начальник Центра навмгационно-гидрографической информации ГП «Госгидрография»;
- Г-н Александр Александрович Щипцов, Первый заместитель Генерального регистра флота;
- Г-н Александр Иванович Борискин, Первый заместитель начальника ГП «Агентство морской безопасности»;
- Г-н Игорь Иосифович Махек, Заместитель генерального директора
- Г-н Сергей Леонидович Хлебников, Заместитель начальника ГП «Дельта-Лоцман»;
- Г-н Вячеслав Михайлович Ясинский, Начальник отдела управления системами безопасности и судовой безопасностью ГП «Классификационное общество регистр судоходства Украины»;
- Г-н Александр Анатольевич Загородько, Начальник отдела международного сотрудничества ГП «Агентство морской безопасности»;
- Г-жа Алина Витальевна Прилипко, Помощник заместителя начальника Укрморречфлота, генеральный государственный инспектор по безопасности судоходства.



## 5.2 Структура Министерства транспорта и коммуникаций



### 5.3 Инструменты, обязательные согласно Конвенциям ИМО

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

### 5.4 Обзор внедрения Украиной Обязательных Конвенций ИМО

Название инструмента	Транспонирован ли в национальное законодательство?	Примечания
Конвенция об ИМО 48		
SOLAS 74 (1 ноября 1974) <sup>1</sup>	Указ Кабмина No.350 от 26 июня 1992	Касается дополнений 1981, 1989 и 1990
	Резолюция Кабмина No.722 от 12 мая 2007	Касается главы XI-2 по морской безопасности и Кодекса ISPS Часть А

<sup>1</sup> Приведенные даты из публикации ИМО: «Статус многосторонних конвенций и инструментов, в отношении которых Генеральный Директор Международной Морской Организации выполняет функции депозитария или другие», по состоянию на 28 февраля 2010

Название инструмента	Транспонирован ли в национальное законодательство?	Примечания
	Решение Коллегии Минтранса No.20 от 6 апреля 2004	Касается главы IX и Кодекса МКУБ
	Приказ Минтранса No.904 от 20 ноября 2003	
	Приказ Минтранса No.516 от 29 мая 2006	Касается расследования аварий
Протокол SOLAS 78 (16 июля 1992)		Аннулирован Протоколом SOLAS 88
Протокол SOLAS 88 (7 октября 2005)	Указ Кабмина No.350 от 26 июня 1992	
О грузовой марке (LL) 66 (25 октября 1993)	?	В названии этих инструментов только упоминается TONNAGE
Об обмере судов (Тонnage) 69 (25 октября 1993)	Указы Кабмина No.772 и 773 от 21 сентября 1993	
COLREG (ППСС) 72 (5 марта 1993)	Указ Верховного Совета Украины No.2785-XII от 17 ноября 1992	
CSC 72 (6 сентября 1976)		
STCW 78 (7 января 1997)	Закон Украины No.464/96-VR	
STCW-F 95 (4 сентября 2002)		
SAR 79 (5 марта 1993)	Указ Верховного Совета Украины	
INMARSAT 76 (29 марта 1979)		
INMARSAT OA 76		
FAL 65 (25 октября 1993)		
MARPOL 73/78 (Вкл.Прилож. I – V) (25 октября 1993)	Указ Кабмина No.431 от 2002  Приказ Минтранса No.205 от 10 апреля 2001	Касается Приложения II
Протокол MARPOL 97 (Приложение VI) (29 октября 2009)		
Лондонская Конвенция (LC) 72 (5 February 1976)	Водный Кодекс Украины No.213/95 VR	
INTERVENTION 69 (1993)	Кодекс торгового мореплавания No.176/95 VR от 23 мая 1995	

Название инструмента	Транспонирован ли в национальное законодательство?	Примечания
Протокол CLC 92 (29 ноября 2007)		
PAL 74 (11 ноября 1994)		
Протокол PAL 76 (11 ноября 1994)		
SUA 88 (21 апреля 1994)	Указ Кабмина No.722 от 12 мая 2007	
Протокол SUA 88 (21 апреля 1994)	Указ Кабмина No.722 от 12 мая 2007	