



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 -
Казахстан

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 -
Казахстан

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

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 _____	11
3.2.7	Ведение учета _____	11
3.2.8	Улучшение _____	12
3.3	Государства Флага _____	12
3.3.1	Внедрение _____	12
3.3.2	Передача полномочий _____	12
3.3.3	Обеспечение выполнения _____	12
3.3.4	Сюрвейеры Государства Флага _____	12
3.3.5	Расследования Государства Флага _____	13
3.3.6	Оценка и обзор _____	13
3.4	Прибрежное государство _____	13
3.4.1	Внедрение _____	13
3.4.2	Обеспечение выполнения _____	13
3.4.3	Оценка и обзор _____	13
3.5	Государство Порта _____	13
3.5.1	Внедрение _____	13
3.5.2	Обеспечение выполнения _____	14
3.5.3	Оценка и обзор _____	14
4.	План транспозиции	15
4.1	Процедуры включения обязательных инструментов ИМО в национальное законодательство _____	15
5.	Приложения	18
5.1	Представители различных организаций, с которыми эксперт проводил интервью _____	18
5.2	Функциональная структура Государственной Морской Администрации Республики Казахстан _____	19
5.3	Инструменты, обязательные согласно Конвенциям ИМО _____	20
5.4	Конвенции ИМО, к которым присоединился Казахстан _____	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
Общие вопросы		
Цель	Здесь каждая администрация должна рассмотреть Кодекс внедрения обязательных инструментов ИМО 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 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.	
Государства Флага		
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.
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 соответствующими процедурами, принятыми 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 Астану (Казахстан) проходила в рамках проекта SASEPOL с 6^{го} по 9^е апреля 2010. Объем работ включал обзор степени транспозиции обязательных инструментов IMO в национальное законодательство, а также оценку соответствия законодательства Казахстана в отношении этих обязательных международных инструментов. Информация была собрана через поездки экспертов в Казахстан, встречи и интервью с соответствующими работниками Комитета по транспорту и путям сообщений и других организаций-бенефициариев Проекта (более детально см. Приложение 8.3).

3.2 Общие вопросы

3.2.1 Цель

Экспертами было установлено, что Национальная Морская Администрации создана не полностью. Изначально ведомством по внедрению применимых инструментов и выполнения обязательств Казахстана по обязательным международным инструментам является Комитет по транспорту и путям сообщений, подчиняющийся Министерству транспорта и коммуникаций, как показано на диаграмме в Приложении 8.3.

3.2.2 Стратегия

В том, что касается объема проекта и в соответствии с Уставом, Комитет по транспорту и путям сообщений отвечает за:

- Транспозицию обязательных инструментов IMO в национальное законодательство;
- Внедрение и обеспечение выполнения соответствующих международных инструментов через законы Республики Казахстан.

3.2.3 Общие положения

Комитет по транспорту и путям сообщений является организацией, отвечающей 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.

Комитет по транспорту и путям сообщений отвечает за:

- Рассмотрение и проверку уровня соответствия национального законодательства обязательным инструментам;
- Разработку проектов дополненного законодательства с целью транспонировать новые или дополненные обязательные международные инструменты в национальное законодательство;

Результат No 1: Некоторые обязательные инструменты IMO еще не транспонированы в национальное законодательство, например, Протоколы Конвенции SOLAS 74 & 88 гг., Конвенции STCW (95 дополнений), Приложение VI MARPOL и т.д.

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 8.3).

3.2.5 Начальные действия

Казахстан присоединился к ряду обязательных инструментов IMO в 1994 (Приложение 4).

Результат No 2: Нет юридической базы для обеспечения внедрения национальных законов и положений, включая связанные с ними процессы расследования и наказания в отношении обязательных инструментов.

3.2.6 Передача информации

Хотя Комитет по транспорту и путям сообщений является главной организацией, во время интервью было установлено, что другие государственные органы тоже принимают участие во внедрении международных инструментов. Это:

- Министерство иностранных дел – Делегация в IMO; ✓
- Министерство планирования на случай чрезвычайной ситуации - готовность и реагирование в случае загрязнения нефтью; - ✓
- Министерство образования – Обучение и сертификация моряков. ✓

Результат 3: Информация о национальном законодательстве не была передана всем заинтересованным сторонам. Это было выявлено на стыке между Министерством транспорта и Министерством образования в отношении выдачи казахским морякам Сертификатов компетентности, что не было достаточно четко определено.

3.2.7 Ведение учета

Проверка соответствующих требований Кодекса будет осуществлена в ближайшем будущем во время визита международных экспертов.

3.2.8 Улучшение

Нет информации о соответствующих процедурах Комитета по транспорту и путям сообщений, которые применяются для повышения адекватности мер по выполнению конвенций и протоколов, к которым присоединился Казахстан.

3.3 Государства Флага

3.3.1 Внедрение

Как упомянули официальные лица во время интервью, по сути Морской Администрации нет. Поэтому Комитет по транспорту и путям сообщений получил задание обеспечивать соответствие судов под флагом Казахстана требованиям обязательных инструментов IMO. ✓

Результат No 4: Действующее законодательство не включает всех требований по конвенциям, таким образом, соблюдение всех обязательных международных инструментов всеми судами под казахским флагом не может быть обеспечено.

Министерство образования и науки отвечает за политику в области обучения и за руководство академическим, техническим, профессионально-техническим обучением и учебными заведениями, в том числе и морскими. Однако, Министерство транспорта и коммуникаций отвечает за реальное внедрение Конвенции STCW.

Результат No 5: Последние дополнения к Конвенции STCW (1995) не были транспонированы в национальное законодательство.

3.3.2 Передача полномочий

Согласно IMO GISIS (Глобальной интегрированной системе информирования о судоходстве), только Российский морской регистр судоходства (РС) признан Казахстаном и уполномочен осуществлять необходимые действия от его имени. Однако, во время интервью было установлено, что и другие Признанные Организации также выполняют вышеупомянутые задачи. ✓

Результат No 6: Нет никаких доказательств наличия процедуры, регламентирующей делегирование Признанным Организациям полномочий действовать от имени Казахстана при проведении осмотров, инспекций, выдаче сертификатов и документов, маркировке судов и других работ, которых требуют Конвенции IMO.

3.3.3 Обеспечение выполнения

Суда под флагом Казахстана обязаны соответствовать обязательным инструментам IMO. Однако, тот факт, что не все обязательные инструменты IMO транспонированы в национальное законодательство, показывает степень несоответствия.

Результат No 7: Национальное законодательство не обеспечивает того, чтобы все суда под флагом Казахстана выходили в море только находясь в полном соответствии с требованиями международных правил и стандартов.

3.3.4 Сюрвейеры Государства Флага

Должностные лица Комитета по транспорту и путям сообщения имеют право проводить проверки Государства Флага на борту казахских судов.

3.3.5 Расследования Государства Флага

Результат No 8: Национальное законодательство не обеспечивает расследования аварий судов и сообщения о них в соответствии с конвенциями ИМО и руководствами, разработанными ИМО.

3.3.6 Оценка и обзор

Нет информации, относящейся к процедуре Комитета по транспорту и путям сообщений для оценки их работы в отношении внедрения административных процессов, процедур и ресурсов, необходимых для выполнения их обязательств по конвенциям, к которым страна присоединилась.

3.4 Прибрежное государство

3.4.1 Внедрение

Обязательства по координации реагирования в случае загрязнения нефтью лежат на Министерстве чрезвычайных ситуаций, которому поставлена задача разработать Национальный План на случай загрязнения нефтью.

3.4.2 Обеспечение выполнения

Результат No 10: Принимая во внимание то, что последние версии инструментов ИМО еще не транспонированы в национальное законодательство, выполнение международных правил при осуществлении прав государства и выполнении его обязательств не может быть обеспечено.

3.4.3 Оценка и обзор

Нет информации о тех процедурах, которые Комитет по транспорту и путям сообщений использует для оценки работы в отношении осуществления своих прав и выполнения своих обязательств по обязательным инструментам ИМО.

3.5 Государство Порта

3.5.1 Внедрение

Казахстан не является участником какого-либо регионального Меморандума о взаимопонимании по PSC (контролю судов государством порта). Эта обязанность лежит на соответствующих капитанах портов, которые отчитываются перед Комитетом по транспорту и путям сообщений.

Результат No 11: Роль и обязанности Государства Порты в отношении морской безопасности и охраны окружающей среды не была четко определена в действующем законодательстве.

3.5.2 Обеспечение выполнения

Результат No 12 : Было установлено, что имеет место недостаток необходимого законодательства для проверки соответствия всем действующим обязательным инструментам ИМО.

3.5.3 Оценка и обзор

Нет информации, относящейся к процедуре в Комитете по транспорту и путям сообщений для периодических оценок его работы в отношении осуществления соответствующих прав и выполнения соответствующих обязательств в рамках обязательных инструментов ИМО.

4. План транспозиции

На основании имеющейся информации показано, что не все обязательные инструменты IMO были ратифицированы Казахстаном и не все они считаются транспонированными. Таким образом можно заключить, что надлежащее национальное законодательство не полностью наличествует, и поэтому страна не может внедрить и обеспечить выполнение положений обязательных инструментов надлежащим образом. 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 с различными 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 IMO в национальное законодательство

1. Шаг 1: Распределение обязанностей (немедленное действие)

Во время командировки было отмечено отсутствие морской администрации, что может быть оправдано, учитывая малый размер национального флота (5 судов) и существование одного порта. Однако ожидается значительное расширение национального флота, а также оживление морских перевозок из Казахстана и в Казахстан, что основано на прогнозируемом увеличении экспорта нефти. Поэтому настоятельно рекомендуется создание Морской Администрации под эгидой Министерства транспорта. Эта Администрация будет отвечать за идентификацию, транспозицию, внедрение и оценку уровня осуществления прав и обязанностей страны, вытекающих из обязательных инструментов IMO.

2. Шаг 2: Людские ресурсы (1 год)

Когда будет создана Морская Администрация, необходимо будет привлечь достаточное количество квалифицированного персонала с целью помочь в своевременной транспозиции обязательных инструментов IMO в национальное законодательство (разработка проектов, перевод, непрерывный мониторинг статуса инструментов)

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

Морская Администрация должна 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 IMO – и оценить уровень соответствия национального законодательства этим инструментам

4. Шаг 4: 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.

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.

5. Шаг 5: 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 Казахстан 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 (согласно обязательствам Государства Порта, Флага и Прибрежного Государства);
- 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.

6. Шаг 6: Ратификация всего необходимого законодательства (3 месяца)

Поскольку весь процесс очень срочный, предлагается, чтобы ратификация требующегося законодательства была осуществлена самым быстрым способом, предусмотренным в Конституции.

7. Шаг 7: Сообщение о национальном законодательстве (сразу после ратификации)

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

8. Шаг 8: Дальнейшие действия

Морская Администрация должна обязать должным образом квалифицированный персонал вести **непрерывный** мониторинг работ IMO, определять, когда новый или дополненный документ был принят Организацией, и своевременно транспонировать его в национальное законодательство, повторяя шаги 3-7.

5. Приложения

5.1 Представители различных организаций, с которыми эксперт проводил интервью

- Г-жа Гульшот Эркиновна Дауешова, Главный эксперт Комитета по транспорту и путям сообщений, Министерство транспорта и коммуникаций
- Г-жа Карлыгаш Кордабаевна Оразбекова, эксперт Комитета по транспорту и путям сообщений, Министерство транспорта и коммуникаций
- Г-н Джандоз Алмиенов, эксперт Комитета по транспорту и путям сообщений, Министерство транспорта и коммуникаций
- Г-жа Шолпан Закиряновна Ержанова, эксперт по администрации развития транспорта и путей сообщений, Министерство транспорта и коммуникаций
- Г-жа Альма Муитунова, заместитель директора департамента технического и профессионально-технического образования, Министерство образования и науки
- Г-жа Раиса Адамова, советник, Регистр Ллойда, Казахстан
- Г-н Василий Адамов, Исполнительный директор Ассоциации судовладельцев и предпринимателей морской отрасли, Актау
- Г-жа Ольга Мельник, юридический эксперт по экологии
- Г-н Шерхан Сугурбеков, генеральный директор КазМорТрансФлот, Астана
- Г-н Александр Андрюшенко, президент
- Г-н Николай Юдин, исполнительный директор Ассоциации предпринимателей морского транспорта, Астана
- Г-н Кьелл Ландин, компания «Chevron»

5.2 Функциональная структура Государственной Морской Администрации Республики Казахстан



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>Annex I, reg. 20.6</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 Конвенции ИМО, к которым присоединился Казахстан

Название инструмента (Дата присоединения) ¹	Транспонирован ли в национальное законодательство?
Конвенция об ИМО 48	Указом Парламента ¹
Конвенция SOLAS 74 (7 Марта 1994)	Указом Парламента
Протокол SOLAS 78 (7 марта 1994)	Указом Парламента – аннулирован Протоколом SOLAS PROT 88
Протокол SOLAS 88 (17 февраля 2009)	Закон ²
О грузовой марке (LL) 66 (7 марта 1994)	Указом Парламента

¹ Термин, использовавшийся до изменения Конституции в 1995

² Термин, использующийся после изменения Конституции в 1995 (Законодательство принимается Парламентом)

Название инструмента (Дата присоединения) ¹	Транспонирован ли в национальное законодательство?
Протокол конвенции о грузовой марке 1988 (17 февраля 2009)	Закон
По обмеру судов (Tonnage) 69 (7 марта 1994)	Указом Парламента
МПСС (COLREG) 72 (7 марта 1994)	Указом Парламента
О гражданской ответственности (CLC) 72 (7 марта 1994)	Указом Парламента
STCW 78 (7 марта 1994)	Указом Парламента – Дополнения 1995 и более поздние все еще не транспонированы
MARPOL 73/78 (в т.ч. Приложения I – V) (7 марта 1994)	Указом Парламента
О гражданской ответственности (CLC) 69 (7 марта 1994)	Указом Парламента
По борьбе с незаконными актами (SUA) 88 (24 ноября 2003)	Закон
Протокол SUA 88 (24 ноября 2003)	Закон