



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

Заключительный отчет

Декабрь 2011
Европейская Комиссия



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

Заключительный отчет

Декабрь 2011

Европейская Комиссия

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

Информация о версии и доработках

Доработок	Дата	Кто написал	Кто проверил	Кто утвердил	Описание
00	01 декабря 2011	Фалько Дж. Сельнер	Эмилия Постолаче	Андрей Пенеску	Первая версия для комментирования клиентом
01	16 декабря 2011	Фалько Дж. Сельнер	Эмилия Постолаче	Андрей Пенеску	Окончательная версия

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

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

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

Содержание

Глава	Стр.	Название
		Краткий обзор, достижения и рекомендации 10
1.		Титульная страница отчета 15
2.		Краткое описание проекта 16
3.		Обзор выполнения проекта 20
3.1		Используемый подход и содержание программы 20
3.1.1		Связи с другими проектами 20
3.2		Движение к достижению целей 22
3.3		Предпринятые меры 28
3.3.1		<i>Мероприятие 1.1: Проанализировать, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) положения международных конвенций и правил – MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC – для всех стран</i> 28
3.3.2		<i>Мероприятие 1.2. Подготовить план по переносу (транспозиции) положений пересмотренных международных конвенций и правил в государственное законодательство соответствующих стран</i> 29
3.3.3		<i>Мероприятие 1.3: Обсудить и разработать план присоединения к VIMSAS – «Системе добровольной проверки стран-членов ИМО (Международной морской организации)»</i> 29
3.3.4		<i>Мероприятие 2.1: Провести оценку и оказать содействие в усовершенствовании государственных морских организаций стран-участниц, а также структуры и процедур для внедрения соответствующих положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC).</i> 30
3.3.5		<i>Мероприятие 2.2 Оценить потребности и приоритеты в использовании и работе VTS (систем управления движением судов, СУДС) в основных портах стран-участниц</i> 32
3.3.6		<i>Мероприятие 3.1: Подготовить «План тренингов» по актуальным вопросам для проведения обучения и наращивания возможностей</i> 33
3.3.7		<i>Мероприятие 3.2 Провести необходимые курсы обучения</i> 33
3.3.8		<i>Мероприятие 4.1: Содействовать в разработке необходимых инспекционных процедур, а также определить в каждой из стран-участниц порты наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC</i> 44
3.3.9		<i>Мероприятие 4.2: Провести оценку систем удаления отходов в основных портах стран-участниц (на предмет соответствия положениям Конвенции MARPOL 73/78 и Директиве ЕС 2000/59) и разработать «Планы управления отходами» для портов</i> 45
3.3.10		<i>Мероприятие 4.3: Вести дальнейшую работу по оценке и определению «образцовых» портов (портов наилучшей практики), а также оказывать содействие во внедрении Кодекса МКУБ (ISPS)</i> 46
3.3.11		<i>Мероприятие 5.1: Содействовать работе действующих в регионе Рабочих групп по вопросам безопасности и защиты на море (в рамках «Бакинской инициативы» ТРАСЕКА)</i> 48
3.3.12		<i>Мероприятие 5.2: Разработать для данного региона «План действий» по вопросам безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в соответствии с международными конвенциями и правилами</i> 50

3.3.13	Мероприятие 6: Поддержка внедрения планов транспозиции по результатам мероприятий 1.1 и 1.2, планов действий по результатам мероприятия 2.1 и планов обращения с отходами в порту по результатам мероприятия 4.2.	51
3.3.14	Мероприятие 7: Разработать меры по распространению информации о проекте и повышению осведомленности в вопросах безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды	53
3.4	Освоенные бюджетные ресурсы	62
3.5	Допущения и риски	64
3.6	Вопросы управления и координации	64
3.7	Вопросы финансирования	64
3.8	Основные вопросы качества и устойчивости результатов	64
3.8.1	Качество	65
3.8.2	Устойчивость	65
3.9	Обновленный план управления рисками	66
4.	Критическое рассмотрение главных проблем	68
5.	Приложение А: Логическая структура	69
6.	Приложение В: Отчеты и другие документы	75
7.	Приложение В7 – TRAS	76
7.1	<i>.Конвенции, меморандумы о взаимопонимании и инициативы:</i>	79
7.2	<i>Конвенция по вмешательству в открытом море при нефтяных загрязнениях (Intervention)</i>	79
7.2.1	<i>ISM - Международный кодекс по управлению безопасностью (SOLAS, Глава IX)</i>	80
7.3	<i>Международный кодекс по охране судов и портовых средств (SOLAS, Глава XI-2)</i>	81
7.4	<i>Процедурные нормы МОТ/ММО по безопасности в портах</i>	81
7.4.1	<i>Добровольная схема аудита государств-участников ММО/ИМО (VIMSAS)</i>	81
7.5	<i>Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL)</i>	81
7.6	<i>Конвенция по безопасным контейнерам (CSC)</i>	82
7.7	<i>Конвенция ИНМАРСАТ</i>	82
7.7.1	<i>МОТ МКТ 2006</i>	82
МОТ 185		83
МОТ - ПБЗ 2001		83
7.8	<i>Процедурные нормы МОТ по безопасности и здоровью в портах</i>	83
7.8.1	<i>Бакинская инициатива (2004 г.)</i>	83
7.8.2	<i>Бухарестская конвенция (1994 г.)</i>	84
7.8.3	<i>Тегеранская конвенция (2006 г.)</i>	84
7.8.4	<i>Соглашение в Анкаре (1998 г.)</i>	84
7.8.5	<i>Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта (1982 г.)</i>	84
7.8.6	<i>Черноморский меморандум о контроле судов государством порта (2000 г.)</i>	84
Инициатива	<i>Черноморской синергии (2008 г.)</i>	85
7.8.7	<i>Хельсинкская комиссия (HELCOM) (1974/2000 г.)</i>	85
7.9	<i>Принцип действия</i>	86
8.	Приложение В8 – Резюме проектов	108
8.1	Приложение В 8.1 – Казахстан	108
8.2	Приложение В 8.2 – Грузия	117
8.2.1	Приложение В 8.2.1 – Резюме проекта 1	117

8.2.2	Приложение В 8.2.2 – Резюме проекта 2 _____	124
8.2.3	Приложение В 8.2.2 – Резюме проекта 3 _____	133
8.3	Приложение В 8.3 – Украина _____	143
8.3.1	Приложение В 8.3.1 – Резюме проекта 1 _____	143
8.3.2	Приложение В 8.3.2 – Резюме проекта 2 _____	148
9.	Приложение С: Пример формы оценки тренинга _____	156
10.	Приложение D: Письма от TRACEA и ЕС, назначающие Турцию первым председателем РРГ _____	157

Краткий обзор, достижения и рекомендации

Данный «Заключительный отчет» относится ко всему сроку реализации проекта SASEPOL (Развитие управления морской охраной и безопасностью, предотвращение загрязнений с судов для Черного и Каспийского морей), что соответствует периоду с 31 июля 2009 г. по 31 декабря 2011 г. Основная цель настоящего Заключительного отчета – продемонстрировать то, как выполнялись цели проекта и предоставить обзор хода выполнения проекта с его начала и до конца. В отчет также включены необходимые приложения, которые помогают получить представление о ходе проекта.

Заключительный отчет составлен в соответствии со структурой Отчетов о ходе выполнения проекта, которые представлялись и утверждались каждое полугодие.

Состояние реализации задач по проекту отражено в следующей таблице:

Задачи проекта	Статус
РЕЗУЛЬТАТ 1: Поддержка в соблюдении положений международных конвенций и европейского законодательства в отношении безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды	Завершено
Мероприятие 1.1. Проанализировать, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) положения международных конвенций и правил – MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC).	Завершено
Мероприятие 1.2. При необходимости – подготовить и реализовать план по переносу (транспозиции) положений вышеупомянутых международных конвенций и правил в государственное законодательство соответствующих стран.	Завершено
Мероприятие 1.3. Обсудить и разработать план присоединения к «Системе добровольной проверки стран-членов IMO (Международной морской организации)».	Завершено
РЕЗУЛЬТАТ 2: Содействие во внедрении соответствующих положений морской законодательной базы и международных конвенций, а также в применении VTS (систем управления движением судов) в морских администрациях и в администрациях портов.	Завершено
Мероприятие 2.1. Провести оценку и оказать содействие в усовершенствовании государственных морских организаций стран-участниц, а также структуры и процедур для внедрения соответствующих положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC).	Завершено
Мероприятие 2.2. Оценить потребности и приоритеты в использовании и работе VTS (систем управления движением судов) в основных портах стран-участниц.	Завершено
РЕЗУЛЬТАТ 3: Подготовка и внедрение учебных модулей, посвященных актуальным вопросам морской тематики – таким, как PSC, PWM (управление отходами в порту), ISPS (Международный кодекс по охране судов и портовых средств) и организация работы с VTS (системами управления движением судов).	Завершено

Мероприятие 3.1. Подготовить «План тренингов» по актуальным вопросам для проведения обучения и наращивания возможностей, при этом работая согласованно с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициаров.	Завершено
Мероприятие 3.2. Провести необходимые курсы обучения (на уровне отдельных стран либо всего региона) и содействовать эффективной передаче знаний (ноу-хау).	Завершено
РЕЗУЛЬТАТ 4: Определение «образцовых» портов и примеров наилучшей практики, повышение осведомленности и проведение обучения по PSC, внедрения положений конвенции Marpol (в отношении приемных сооружений), реализации ISPS (Международного кодекса по охране судов и портовых средств).	Завершено
Мероприятие 4.1. Содействовать в разработке необходимых инспекционных процедур, а также определить в каждой из стран-участниц порты наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC.	Завершено
Мероприятие 4.2 Провести оценку систем удаления отходов в основных портах стран-участниц (на предмет соответствия положениям Конвенции MARPOL 73/78 и Директиве ЕС 2000/59) и разработать «Планы управления отходами» для портов.	Завершено
Мероприятие 4.3. Вести дальнейшую работу по оценке и определению «образцовых» портов (портов наилучшей практики), а также оказывать содействие во внедрении Кодекса ISPS.	Завершено
РЕЗУЛЬТАТ 5: Содействие сотрудничеству в регионе по вопросам безопасности и защиты на море	Завершено
Мероприятие 5.1. Содействовать работе действующих в регионе Рабочих групп по вопросам безопасности и защиты на море (в рамках «Бакинской инициативы» ТРАСЕКА).	Завершено
Мероприятие 5.2. Разработать для данного региона «План действий» по вопросам безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в соответствии с международными конвенциями и правилами.	
РЕЗУЛЬТАТ 6: Новый результат 6, после Приложения № 4 звучит так: Поддержка внедрения планов транспозиции по результатам мероприятий 1.1 и 1.2, планы действий по результатам мероприятия 2.1 и планы управления отходами в порту следуют мероприятию 4.2;	Завершено
РЕЗУЛЬТАТ 7: Завершение разработки мер по распространению информации о проекте и повышению осведомленности в вопросах безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды	Завершено

Методика достижения результатов и выполнения главных мер более детально изложена в разделе 3.3.

К концу проекта три главных компонента проекта (аналитический, тренинги и региональный) были завершены и, там, где необходимо, были включены дополнительные меры и мероприятия для достижения устойчивости.

В целом за время проекта произошли значительные изменения в организациях (например, в Украине и в Грузии), выборы и последующие организационные изменения в старшем звене морской

администрации и т.д. Все эти перемены не возымели общего негативного эффекта, поскольку проект активно и быстро реагировал на такие события и смягчал влияние.

Все отчеты, связанные с работами по проекту, такие как аналитические отчеты и отчеты-обзоры о совещаниях РРГ, НРГ, тренингах и т.д., были подготовлены и представлены бенефициариям, почти каждый отчет содержит план действий или рекомендации, большинство из них размещено на сайте проекта, и большинство из них представлены на русском и английском языках (отчеты не публиковались только в том случае, когда речь шла о соблюдении конфиденциальности; отчеты не переводились на русский язык в случаях, когда мы составляли отчет по своей собственной инициативе и соответствующая морская администрация не требовала перевода).

Проведение тренингов было очень успешным. Около 64% от числа первоначально запланированных слушателей приняли участие в тренингах без превышения бюджета. Оценка тренингов показывает высокий уровень общей оценки методологии и проведения тренингов. После аудитов в марте 2011 и в августе 2011 бюджет проекта был сбалансирован и план тренингов пересмотрен; эти изменения не возымели значительного влияния на общее проведение тренингов, однако, обеспечили гибкость в проведении тренингов.

Региональный компонент также ускорился после успешного проведения четырех совещаний Региональной Рабочей Группы (РРГ), последнее из которых состоялось в Брюсселе 30 сентября 2011. В результате этого четвертого совещания РРГ Турция приняла на себя председательство в РРГ на период в один год, а Региональная Стратегия Действий ТРАСЕКА была принята МГК ТРАСЕКА 24 ноября в Бухаресте. Конвенции (Черноморская Комиссия и CASPECO/Тегеранская Конвенция) активно привлекались к участию в этом региональном компоненте. Было проведено 15 заседаний Национальных Рабочих Групп, что обеспечило национальные платформы, определяющие наиболее важные (национальные) вопросы, которые надо решать при помощи Списка Приоритетных Мер TRAS.

Достижения проекта

Проект SASPEOL достиг всех целей и результатов, перечисленных в обновленном ТЗ. Однако, есть несколько дополнительных факторов, заслуживающих упоминания:

- Принятие Региональной Стратегии Действий ТРАСЕКА 24 ноября 2011 в Бухаресте;
- Председательство Турции в РРГ;
- Общее число участников тренингов составило 476 чел. (что на 64% больше, чем предусматривалось в бюджете);
- Очень высокие отзывы слушателей тренингов;
- Помощь Морской Транспортной Администрации Грузии в улучшении законодательной базы в свете решения ЕС по вопросу признания грузинских сертификатов STCW.

Препятствия

Одним существенным ограничением были затраты времени на прохождение длительных и запутанных административных процедур, без которых Консультант не может назначить официальную встречу или спланировать посещение объектов в некоторых странах-бенефициарах. Одной из смягчающих мер является то, что эксперты проекта, занимающиеся чувствительными вопросами (такими как МКУБ и т.д.) подписали заявления о конфиденциальности (на английском и русском языке), а письма с разъяснениями были направлены соответствующим органам власти до

визита экспертов. И тем не менее, временами трудно было получить определенную информацию или доступ для инспекции сооружений.

Еще одним препятствием стала травма КЭ 2, у которого случился сложный перелом ноги, и он был госпитализирован и не принимал участия в работе с начала февраля до начала мая 2011. Благодаря профессиональным качествам КЭ 2 и его преданности проекту SASEPOL, было решено не заменять его, поскольку замена тоже стала бы причиной задержки на 3 месяца, и КЭ2 был выписан на работу лечащим врачом в начале мая 2011.

Дополнение No 4

Одно значительное дополнение изменило ТЗ проекта. Это было дополнение No. 4, и когда оно вступило в силу, оно изменило организацию проекта в трех главных аспектах:

1. Замена "Результата 6" (компонента государственно-частного партнерства) на компонент "Внедрение Плана действий и транспозиции"

Согласно рекомендациям первого аудита проекта, замена (старого) результата No. 6, компонента PPP (государственно-частного партнерства) была обсуждена на внутреннем уровне (с ЕС) и на внешнем уровне (с бенефициариями на совещании РПГ в Брюсселе в сентябре 2010). Было достигнуто единогласное согласие по вопросу изменения результата 6 – с PPP на внедрение приоритетных мер (в соответствии с планами действий и транспозиции), Проект Дополнения 4 составлялся в тесном сотрудничестве с ЕС. Это Дополнение было затем подписано и вступило в силу с 25 марта 2011. Соответственно, были разработаны пакеты поддержки, основанные на планах действий и транспозиции стран-бенефициариев, а также на списке приоритетных мер TRAS. Более подробно об этом сказано в Разделе 3.3.13.

2. Продление проекта с 24 до 29 месяцев

Продление проекта потребовалось потому, что сначала проект развивался сравнительно медленно. Кроме того, акцент проекта слегка сместился с принятием нового результата 6, и для выполнения работы (пакетов поддержки) потребовалось больше времени. Продление срока проекта не потребовало увеличения бюджета.

3. Перемещение средств между статьями бюджета проекта

После вступления в силу дополнения 4 было осуществлено перераспределение ресурсов в рамках статьи на оплату труда. Ресурсы были взяты из статьи «ключевые эксперты» и переведены в статью «неключевые эксперты» по двум причинам: во-первых, было проведено уже довольно много тренингов и не все ресурсы, предназначавшиеся на тренинги, должны были потребоваться; кроме того, ключевому эксперту 2 в результате несчастного случая требовалось лечение на родине, и он отсутствовал в течении трех месяцев. Поэтому ресурсы из бюджета ключевых экспертов были переведены в статью неключевых экспертов и были привлечены внешние эксперты для внедрения пакетов поддержки в рамках результата 6.

Рекомендации

Главные рекомендации проекта и, в частности, на период после окончания проекта, таковы:

- Поддерживать работу РПГ, в которой в настоящее время председательствует Турция и которая в настоящее время сотрудничает с TRACECA, в выполнении TRAS и его плана приоритетных мер. Для этого потребуется финансовая помощь, в идеале – в виде специального проекта технической помощи;
- Предоставить целевую техническую поддержку странам-бенефициариям для внедрения первых приоритетных проектов, некоторые приоритетизированные проекты уже были разработаны, а резюме этих проектов подготовлены и представлены.

- Поддерживать активное участие стран, не являющихся бенефициариями проекта (Румынию, Болгарию и Турцию) и Конвенций в мероприятиях РПГ;
- Продолжать работу Национальных Рабочих Групп и обеспечить сотрудничество и координацию с РПГ; для этого потребуются некоторые финансы.

Вебсайт и контакты

Сайт SASEPOL (www.sasepol.eu) будет работать до 31 декабря 2012. После этого электронные адреса с окончанием mottmac.net.ua работать перестанут. Отправители будут автоматически получать предложение обращаться на сайт SASEPOL за контактными деталями. Контакты будут указаны следующие:

- По вопросам ЕС – г-жа Кармен Фалькенберг-Амбросио: Carmen.Falkenberg-Ambrosio@ec.europa.eu;
- По вопросам проекта SASEPOL - office@sasepol.eu
- По вопросам РПГ – г-жа Сесиль Озяник: sozyanik1@ubak.gov.tr

Кроме того, сайт будет содержать контактные детали национальных координаторов.

1. Титульная страница отчета

Название Проекта :	Развитие управления морской охраной и безопасностью, предотвращение загрязнения с судов для Черного и Каспийского морей		
Номер Проекта :	EuropeAid/127221/C/SER/Multi		
Страна :	Украина, Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Казахстан		
Местный оператор :	Консультант Европейской Комиссии		
Имя :	_____	Шон Мерфи	
Адрес :	_____	Мотт МакДоналд Деметер-Хаус Кембридж CB1 2RS Великобритания	
Тел. :	_____	+44 1223 463681	
Факс :	_____	_____	
Телекс :	_____	_____	
Контактное лицо :	_____	Шон Мерфи	
Подписи :	_____	_____	

Дата отчета: 31 декабря 2011

Отчетный период: 31 июля 2009 – 31 декабря 2011.

Авторы отчета: Фалько Джозеф Селльнер и команда проекта

Команда ЕС M & E	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро TACIS [task manager]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

2. Краткое описание проекта

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

Аспект	Содержание
Общие цели:	Способствовать развитию международных морских пассажирских и грузовых перевозок и оказывать содействие в сфере безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в черноморском и каспийском регионах
Конкретная задача проекта:	Содействовать эффективному внедрению международной законодательной базы и международных конвенций в сфере безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в странах региона Черного и Каспийского морей
Ожидаемые результаты:	<p>Результат 1: Улучшение знаний и процедур в учреждениях стран-бенефициаров по внедрению и контролю за выполнением положений международных конвенций и других документов, относящихся к загрязнению моря, безопасности и защите на море, а также инспектированию судов.</p> <p>Результат 2: Заинтересованным органам власти в соответствующих странах оказано содействие во внедрении международных конвенций по безопасности и защите на море и предотвращению загрязнения с судов. Морские администрации государств-бенефициаров и администрации портов, отвечающие за систему, получили советы по применению и работе VTS (систем управления движением судов). Разработан учебный модуль, проведен соответствующий курс по эксплуатации VTS.</p> <p>Результат 3: Подготовлен «План тренингов», куда вошли вопросы, которые оказались актуальными для проведения обучения и наращивания возможностей в сфере безопасности и защиты на море, предотвращения загрязнения, PSC (контроля судов государством порта) и VTS (систем управления движением судов). Для соответствующего персонала стран-бенефициаров проведены запланированные курсы и практические семинары по вышеупомянутым вопросам. Произведена оценка результатов учебных мероприятий.</p> <p>Результат 4: Разработаны инспекционные процедуры, способствующие внедрению и гармонизации контроля судов государством порта (PSC) в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании, принятым для черноморских стран, а также и применению международных стандартов PSC в странах Каспийского моря, где подобного Меморандума о взаимопонимании нет. Проведен анализ систем обработки отходов с судов; особое внимание уделено рассмотрению портовых приемных сооружений. Проведена оценка степени внедрения Кодекса ISPS Конвенции SOLAS в странах-бенефициарах в отношении безопасности судов и портов.</p> <p>Результат 5: Создана сеть соответствующих органов власти и экспертов посредством образования постоянно действующей Рабочей группы в целях обсуждения и обмена опытом и знаниями в области безопасности и защиты на море и предотвращения загрязнения морей.</p> <p>Результат 6: Приоритизированные Планы действий и транспозиции, вытекающие из</p>

Аспект	Содержание
--------	------------

аналитического компонента в рамках 1.1, 1.2, 2.1 и 4.2 внедрены

Результат 7: Распространена информация и соответствующие документы, касающиеся деятельности проекта; создан веб-сайт проекта.

Материалы, которые планируется создать:

Для Результата 1:

- Отчет о том, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) положения международных конвенций и других документов по вопросам безопасности и защиты на море и предотвращения загрязнения с судов
- План по переносу (транспозиции) положений международных конвенций и других документов по вопросам безопасности и защиты на море и предотвращения загрязнения с судов
- Организационная структура для применения «Системы добровольной проверки стран-членов ИМО (Международной морской организации)»
- 1 практический семинар по внедрению «Системе добровольной проверки стран-членов ИМО»

Для Результата 2:

- «План действий» по развитию морских администраций до современного уровня
- Отчет о состоянии организации и эксплуатации VTS (систем управления движением судов) в странах-бенефициарах
- План учебных курсов для операторов VTS

Для Результата 3:

- «План тренингов» по актуальным вопросам, перечень которых определен в результате предыдущих Мероприятий
- Учебные материалы для курсов, включенных в «План тренингов»
- Отчеты о проведенных учебных курсах
- Отчет о влиянии, оказанном в результате тренинговых мероприятий

Для Результата 4:

- Отчет о степени реализации Черноморского «Меморандума о взаимопонимании» в заинтересованных странах
- Модель порта наилучшей практики по применению PSC – для каждой страны
- Отчет о существующих приемных сооружениях для судовых отходов
- Модель порта наилучшей практики по приемным сооружениям – для каждой страны
- Отчет о степени реализации ISPS (Международного кодекса по охране судов и портовых средств) в странах-участницах проекта
- Модель порта наилучшей практики по внедрению Кодекса ISPS – для каждой страны
- Предложение новых мер по внедрению Кодекса ISPS в этих странах

Для Результата 5:

- Техническое задание для Рабочей группы по безопасности и защите на море и по проблемам загрязнения морской среды
- Проект «Плана действий» по безопасности и защите на море и по охране морской среды

Для Результата 6:

- Пакеты поддержки внедрены (идентифицированные как результат Планов действий и транспозиции и запрошенные Морскими Администрациями).
- Резюме выбранных проектов, предлагаемых к рассмотрению

Аспект	Содержание
<p>Для Результата 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Веб-сайт проекта – создан и работает • Перечень информационных материалов, которые необходимо разместить на веб-сайте • Список публикаций и распространение информационных документов 	
<p>Мероприятия проекта: для достижения Результата 1</p>	
Мероприятие 1.1	Проанализировать, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) положения международных конвенций и правил – MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC – для всех стран.
Мероприятие 1.2	В зависимости от результатов, выясненных в ходе Мероприятия 1.1, подготовить и реализовать план по переносу (транспозиции) положений пересмотренных международных конвенций и правил в государственное законодательство соответствующих стран (там, где это необходимо).
Мероприятие 1.3	Обсудить и разработать план присоединения к «Системе добровольной проверки стран-членов IMO (Международной морской организации)».
Мероприятие 1	На уровне региона проекта провести практический семинар по реализации международных морских конвенций
<p>Мероприятия проекта: для достижения Результата 2</p>	
Мероприятие 2.1	Провести оценку и оказать содействие в усовершенствовании государственных морских организаций стран-участниц, а также структуры и процедур для внедрения соответствующих положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC).
Мероприятие 2.2	Оценить потребности и приоритеты в использовании и работе VTS (систем управления движением судов) в модельных портах стран-участниц.
<p>Мероприятия проекта: для достижения Результата 3</p>	
Мероприятие 3.1	Подготовить «План тренингов» по актуальным вопросам для проведения обучения и наращивания возможностей, при этом работая согласованно с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициаров.
Мероприятие 3.2	Провести необходимые курсы обучения (на уровне отдельных стран либо всего региона) и содействовать эффективной передаче знаний (ноу-хау).
<p>Мероприятия проекта: для достижения Результата 4</p>	
Мероприятие 4.1	Содействовать в разработке необходимых инспекционных процедур, а также определить в каждой из стран-участниц порты наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный государственный контроль судов государством порта.
Мероприятие 4.2	Провести оценку систем удаления отходов в основных портах стран-участниц (на предмет соответствия положениям Конвенции MARPOL 73/78 и Директиве ЕС 2000/59) и разработать «Планы управления отходами» для портов.
Мероприятие 4.3	Мероприятие 4.3. Вести дальнейшую работу по оценке и определению «образцовых» портов (портов наилучшей практики), а также оказывать содействие во внедрении Кодекса ISPS.
<p>Мероприятия проекта: для достижения Результата 5</p>	
Мероприятие 5.1	Содействовать работе действующих в регионе Рабочих групп по вопросам безопасности и защиты на море (в рамках «Бакинской инициативы» ТРАСЕКА)
Мероприятие 5.2	Разработать для данного региона «План действий» по вопросам безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в соответствии с международными конвенциями и правилами.
<p>Мероприятия проекта: для достижения Результата 6</p>	
Мероприятие 6	Обеспечить специальную и приоритизированную помощь (через пакеты поддержки) странам-бенефициариям на основании Планов действий и

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



транспозиции, разработанных в рамках результатов 1, 2 и 4.

Мероприятия проекта: для достижения Результата 7

Мероприятие 7 Разработать меры по распространению информации о проекте и повышению осведомленности в вопросах безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды

Дата начала проекта : 31 июля 2009

Длительность проекта : 24 месяца плюс продление на 5 месяцев – до 31 декабря 2011

3. Обзор выполнения проекта

3.1 Используемый подход и содержание программы

Морские администрации причерноморских и прикаспийских стран столкнулись со многими общими задачами, связанных с принятием и внедрением международных конвенций в области морского транспорта.

В качестве стратегического партнера пяти стран-бенефициаров, входящих в ТРАСЕКА, Европейская Комиссия обеспечивает долгосрочное финансирование для укрепления безопасности и защиты на море и предотвращения загрязнения окружающей среды в этом регионе.

Этот проект дал возможность странам-бенефициарам выгодно использовать мировой опыт, имеющийся у иностранных экспертов, направленных Европейским Союзом, и, сочетая его со своим национальным опытом, разработать и реализовать соответствующие стратегии и программы по морскому транспорту, а также внедрить «объединенные» комплексы мероприятий государственной политики (на уровне всего региона и отдельных его стран) в области морской безопасности, административного управления мерами защиты, а также предотвращения загрязнения с судов.

Желаемым результатом данного проекта технической помощи стало увеличение и расширение тех знаний и опыта, которые необходимы соответствующим органам, которые в странах и в регионе отвечают за безопасность и защиту на море и охрану морской среды. Также проект стремится оказать помощь странам-бенефициарам в завершении их присоединения к соответствующим конвенциям ИМО (Международной морской организации) и содействовать во внедрении этих конвенций на уровне отдельных стран и всего региона проекта в целом.

3.1.1 Связи с другими проектами

Страны-бенефициары принимали участие в ряде ранее выполнявшихся программ и проектов, связанных с управлением в сфере безопасности и защиты на море (Кодексы ISM и ISPS) и предотвращением загрязнения, как на Черном, так и на Каспийском море, – либо по отдельности, либо в качестве партнеров в рамках региональных программ. Далее приведены некоторые из этих программ.

Программы, которые финансируются Европейским Союзом:

Ряд проектов, связанных с развитием Транспортного Коридора «Европа–Кавказ–Азия» (ТРАСЕКА), финансируемых Европейской Комиссией. В данном случае наиболее близкие по тематике – следующие из них:

Проекты, действующие в регионе:

- «Улучшение морских связей между коридором ТРАСЕКА и коридорами Трансъевропейских сетей» (Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина);
- Программа морских тренингов: Украина, Грузия, Азербайджан, Казахстан;
- Проект по сотрудничеству по охране окружающей среды для Черного моря;
- Морские магистрали для Черного и Каспийского морей;
- Проект ТАСИС по морским магистралям для Черного и Каспийского морей – TACIS/2008/154-904 (ЕС);
- Транспортный диалог и взаимодействие транспортных сетей Европейского Союза, соседних стран и стран Центральной Азии – ENPI/2008/155-683 (ЕС).

Программы, которые финансируются из других источников либо другими организациями

Проекты, действующие в регионе:

- Программа по окружающей среде для Каспийского моря; финансируется Всемирным экологическим фондом;
- Программа по окружающей среде для Черного моря; финансируется Всемирным экологическим фондом;
- Проект правительства Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии по морской безопасности и охране морской среды в Каспийском регионе;
- Проект, инициированный ОБСЕ и финансируемый Финляндией, по повышению готовности к разливам нефти, реагированию и сотрудничеству в регионе Каспийского моря;
- Мероприятия, финансируемые из ресурсов нефтяной индустрии, проводимые под эгидой «Региональной инициативы по готовности к разливам нефти» (OSPRI).

Двусторонние проекты:

- Технико-экономическое исследование развития украинских портов.

Большинство этих проектов занимались или занимаются вопросами, подобными тем, которым посвящен данный проект, и результаты их были учтены во время выполнения работ по проекту SASEPOL, чтобы обеспечить последовательность в работе и свести к минимуму риск дублирования усилий. Особый интерес представляли следующие проекты:

«Улучшение морских связей» между коридором ТРАСЕКА и коридорами Трансъевропейских сетей» (Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина): проект завершен в мае 2009 г. и имеет прямое отношение к проекту SASEPOL. В частности, это касается компонентов морской безопасности и административного управления мерами защиты, которые являлись предметами Мероприятий 4.1 (PSC), 4.3 (Кодекс ISPS) и Мероприятия 3.2 в части учебных курсов по SOLAS, ISPS и PSC.

Проект «Улучшение морских связей» включал обзор ситуации с безопасностью и защитой на море в черноморском регионе, что станет ключевым ресурсом, на котором мы будем основываться при выполнении работ, запланированных для достижения Результата 1 проекта SASEPOL. Однако главной частью нашего проекта является формулировка концепции и разработка «Единой интегрированной системы управления в сфере безопасности и защиты на море» (SASEMAS) в пяти причерноморских странах-участницах: Болгарии, Грузии, Румынии, Турции и Украине.

Концепция региональной системы управления в сфере безопасности и защиты на море много обсуждалась и получила поддержку ряда стран-участниц проекта «Улучшение морских связей». Предложенная система фактически представляет собой сочетание Международного кодекса по управлению безопасностью (ISM) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS), которые уже были внедрены по отдельности в качестве обязательного требования для соответствия требованиям Конвенции SOLAS.

Инновационная идея «Единой интегрированной системы управления в сфере безопасности и защиты на море» (SASEMAS), включающая объединенную систему, также использовалась проектом SASEPOL, включая следующие моменты:

- Готовность морских администраций, портов и судоходных компаний (частный сектор) прийти к соглашению по вопросу регионального плана управления;
- Дополнительная административная нагрузка, которая может привести к росту бюрократизации;
- Нежелание стран вводить новое международное/региональное учреждение;
- Гармонизация различий во внедрении Директивы ЕС об ISPS в Румынии и Болгарии и подход к внедрению Кодекса ISPS Международной морской организации в других странах-бенефициарах;

- Потребность в гармонизации подхода соответствующих государственных органов и учреждений, что позволило бы эффективно управлять системой (например, это касается администраций, береговой охраны, контроля судов государством порта и т.д.);

В дополнение к вышеперечисленным проектам, данный проект также поддерживал и другие инициативы, которые реализовывались или планировались к проведению в регионе. Наш подход состоял в тесном взаимодействии с командами, выполняющими соответствующие параллельные проекты для (i) обмена идеями и опытом; (ii) обеспечения отсутствия противоречий между используемыми подходами, что позволит избежать ненужного дублирования работы там, где это возможно; и (iii) создания синергетического эффекта, где и когда это возможно.

3.2 Движение к достижению целей

Общая цель данного проекта состояла в том, чтобы способствовать развитию международных морских пассажирских и грузовых перевозок и оказывать содействие в сфере безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в черноморском и каспийском регионах.

Конкретной задачей проекта было содействие эффективному внедрению международной законодательной базы и международных конвенций в сфере безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в странах региона Черного и Каспийского морей.

Чтобы более четко представить, насколько проект продвинулся к достижению целей по каждому из желаемых Результатов, в следующей таблице приведена сводная информация о степени реализации каждого из предполагаемых Результатов.

Таблица 3.1: Сводные данные о степени реализации Результатов проекта

	Мероприятие	Что планируется создать/предоставить	Планируемый срок завершения	Процент готовности	Состояние
1	РЕЗУЛЬТАТ 1: Поддержка в соблюдении положений международных конвенций и европейского законодательства в отношении безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды	См. пункты 1.1–1.3 ниже.	Март 2011 г.	100%	Закончено. Приоритизированные меры Плана действий и транспозиции выполняются в рамках Результата 6.
1.1	Мероприятие 1.1. Проанализировать, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) положения международных конвенций и правил – MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC – для всех стран.	- Отчет о том, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) и внедрены положения международных конвенций и других документов по вопросам безопасности и защиты на море и предотвращения загрязнения с судов.	Окончено	100%	Отчет представлен и утвержден
1.2	Мероприятие 1.2. Подготовить план по переносу (транспозиции) положений пересмотренных международных конвенций и правил в государственное законодательство соответствующих стран.	– План по переносу (транспозиции) положений соответствующей законодательной базы – где это требуется. - Предоставляется техническая помощь в выполнении планов действий и транспозиции мероприятий и транспозиции.	Окончено	100%	Отчет представлен и утвержден
1.3	Мероприятие 1.3. Обсудить и разработать план присоединения к VIMSAS – «Системе добровольной проверки стран-членов IMO (Международной морской организации)».	- Оперативная структура для применения «Системы добровольной проверки стран-членов IMO (Международной морской организации)»; - Специализированные тренинги по внедрению системы проверки (VIMSAS); - Техническая помощь (по необходимости).	Окончено	100%	Тренинг по VIMSAS проведен. Отчет по VIMSAS представлен и утвержден.
2.	РЕЗУЛЬТАТ 2: Содействие во внедрении	См. пункты 2.1 и 2.2 ниже.	Май 2011	100%	Закончено. Приоритизированные

	Мероприятие	Что планируется создать/предоставить	Планируемый срок завершения	Процент готовности	Состояние
	нии соответствующих положений морской законодательной базы и международных конвенций, а также в применении VTS (систем управления движением судов) в морских администрациях и в администрациях портов.				меры Плана действий и транспозиции выполняются в рамках Результата 6.
2.1	Мероприятие 2.1. Провести оценку и оказать содействие в усовершенствовании государственных морских организаций стран-участниц, а также структуры и процедур для внедрения соответствующих положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC).	- «План действий»; - Обучение и помощь соответствующим морским организациям касательно требований к организационной структуре и функционированию.	Окончено	100%	Отчет представлен и утвержден
2.2	Мероприятие 2.2. Оценить потребности и приоритеты в использовании и работе VTS (систем управления движением судов) в основных портах стран-участниц.	- Отчет о состоянии служб VTS в странах-бенефициарах; - План тренингов по вопросам VTS; - Техническая помощь (по необходимости).	Окончено.	100%	Отчет представлен и утвержден
3	РЕЗУЛЬТАТ 3: Подготовка и внедрение учебных модулей, посвященных актуальным вопросам морской тематики – таким, как PSC(контроль судов государством порта), PWM (управление отходами в порту), ISPS (Международный кодекс по охране судов и портовых средств) и организация работы с VTS (системами управления движением судов).	«План тренингов» составлен в черновом варианте, согласован с заинтересованными сторонами в проекте и реализован.	Конец проекта	100%	Выполнено
3.1	Мероприятие 3.1. Подготовить «План тренингов» по актуальным вопросам для проведения обучения и наращивания возможностей, при этом работая согласованно с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициаров.	- «План тренингов» в окончательной редакции.	Закончено	100%	После аудита проекта в марте 2011 некоторые ресурсы были перераспределены и тренинг план пересмотрен. Заключительный тренинг план выполнен
3.2.	Мероприятие 3.2. Провести необходимые курсы обучения (на уровне отдельных стран либо всего региона) и содействовать эффективной передаче знаний (ноу-хау).	- Материалы учебных курсов (презентации в формате PowerPoint; раздаточные материалы); - Проведение тренингов на	Закончено	100%	Проект провел 25 тренингов, включая 2 ознакомительные поездки. Материалы тренингов находятся на сайте проекта SASEPOL. Просьба учесть, что есть

	Мероприятие	Что планируется создать/предоставить	Планируемый срок завершения	Процент готовности	Состояние
		уровне отдельных стран либо всего региона в целом, а также на местах, согласно «Плану тренингов». - Отчеты о проведенных учебных курсах; - Отчет о влиянии, оказанном в результате тренинговых мероприятий.			дополнительные тренинги, которые были проведены в рамках компонента 6.
4.	РЕЗУЛЬТАТ 4: Определение «образцовых» портов и примеров наилучшей практики, повышение осведомленности и проведение обучения по вопросам деятельности PSC, внедрения положений конвенции Marpol (в отношении приемных сооружений), реализации ISPS (Международного кодекса по охране судов и портовых средств).	См. пункты 4.1–4.3 ниже.	Октябрь 2011.	100%	Выполнено
4.1	Мероприятие 4.1. Содействовать в разработке необходимых инспекционных процедур, а также определить в каждой из стран-участниц порты наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC.	- Отчет об оценке степени реализации Черноморского «Меморандума о взаимопонимании» во всех пяти странах-участницах; - Определение «образцового» порта («порта наилучшей практики») в каждой из пяти стран-участниц; - Оценка существующих процедур PSC; - Предварительные рекомендации, в том числе относительно дальнейших тренингов в этой области (по необходимости).	Июль 2011.	100%	Оценочные отчеты, включающие все аспекты, относящиеся к этому заданию, поданы и опубликованы. Дополнительные данные из Туркменистана получены и представлены
4.2	Мероприятие 4.2. Провести оценку систем удаления отходов в основных портах стран-участниц (на предмет соответствия положениям Конвенции MARPOL 73/78 и Директиве ЕС 2000/59) и разработать «Планы управления	- Отчет о существующих приемных сооружениях для судовых отходов; - Модель порта наилучшей практики по применению PSC – для каждой страны;	октябрь 2011.	100%	Оценка пяти портов подана и опубликована. Пилотный План обращения с отходами в порту и Руководство составлены для порта Одесса и распространены во время семинаров и совещаний.

	Мероприятие	Что планируется создать/предоставить	Планируемый срок завершения	Процент готовности	Состояние
	отходами» для портов.	- «План управления отходами» для каждого из основных портов стран-бенефициаров.			
4.3	Мероприятие 4.3. Вести дальнейшую работу по оценке и определению «образцовых» портов (портов наилучшей практики), а также оказывать содействие во внедрении Кодекса ISPS.	- Отчет о степени реализации ISPS (Международного кодекса по охране судов и портовых средств) в пяти странах-бенефициарах проекта; - Модель порта наилучшей практики по внедрению Кодекса ISPS – для каждой из пяти стран-бенефициаров проекта; - Предложение новых мер по внедрению Кодекса ISPS в этих странах.	Завершено	100%	Отчет представлен и утвержден. Соответствующие тренинги проведены
5.	РЕЗУЛЬТАТ 5: Содействие сотрудничеству в регионе по вопросам безопасности и защиты на море		Конец проекта	100%	Выполнено
5.1	Мероприятие 5.1. Содействовать работе действующих в регионе Рабочих групп по вопросам безопасности и защиты на море (в рамках «Бакинской инициативы» ТРАСЕКА).	- Техническое задание для Рабочей группы по безопасности и защите на море и по проблемам загрязнения морской среды.	Октябрь 2011.	100%	Бенефициариям была предоставлена помощь в создании Национальных Рабочих Групп; всего 4 совещания РРГ и 15 НРГ проведены за период проекта.
5.2	Мероприятие 5.2. Разработать для данного региона «План действий» по вопросам безопасности и защиты на море и охраны морской среды в соответствии с международными конвенциями и правилами.	- «План действий» по безопасности и защите на море и по охране морской среды; - Содействие в реализации «Плана действий» (по необходимости и согласно ситуации).	Октябрь 2011.	100%	TRAS был принят совещанием МГК ТРАСЕКА в Бухаресте 24 ноября 2011.
6.	РЕЗУЛЬТАТ 6: Поддержка в выполнении планов транспозиции по результатам 1.1 и 1.2, плана действий по результатам 2.1 и планов обращения с отходами в порту по результатам 4.2.	- идентифицированные и приоритизированные меры и разделены на «пакеты поддержки» и внедрены. - Резюме проектов либо требования к соответствующему технико-экономическому обоснованию или предварительному технико-экономическому анализу.	Ноябрь 2011.	100%	Выполнено. Всего составлено и внедрено 17 пакетов поддержки, разработано 6 резюме проектов

	Мероприятие	Что планируется создать/предоставить	Планируемый срок завершения	Процент готовности	Состояние
7.	РЕЗУЛЬТАТ 7: Завершение разработки мер по распространению информации о проекте и повышению осведомленности в вопросах безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды	<ul style="list-style-type: none"> - Веб-сайт по вопросам безопасности и защиты на море; - «План коммуникаций» – составлен и реализуется. 	Конец проекта.	100%	Сайт SASEPOL регулярно обновлялся и будет работать до 31 декабря 2012. Другие элементы Плана Коммуникаций были представлены и опубликованы.

3.3 Предпринятые меры

Аналитические и другие отчеты представлены в Приложении В в виде CD-диска. Соответствующие письма об утверждении, если применимо, также находятся в Приложении В в отдельном разделе.

3.3.1 Мероприятие 1.1: Проанализировать, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) положения международных конвенций и правил – MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC – для всех стран

ТЗ и цель

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

Таким образом, **цель** Мероприятия 1.1 состояла в том, чтобы оценить уровень соответствия стран-бенефициариев соответствующим международным морским конвенциям (что позволяло бы осуществлять дальнейшие меры в последующих мероприятиях).

Меры

Был привлечен международный эксперт, который посетил Азербайджан, Грузию, Казахстан и Украину. Во время этих поездок состоялись встречи с соответствующими сотрудниками Морских Администраций и других морских организаций стран-бенефициариев. Информация, собранная во время этих встреч, была дополнена информацией, собранной Руководителем Группы проекта во время Совещаний, посвященных началу проекта, и другой информацией, собранной на месте Национальными Координаторами проекта.

К сожалению, сбор данных в Туркменистане был ограничен, поскольку Совещание, посвященное началу проекта в этой стране, было отложено по административным и визовым причинам. Однако, для обеспечения сдачи отчета, информация была собрана на местном уровне через Национального Координатора проекта, руководствовавшегося запросами Руководителя Группы проекта. Хотя это мероприятие главным образом относилось к состоянию транспозиции и внедрения международных морских конвенций в странах-бенефициариях проекта, в заключительный отчет была включена дополнительная информация по учреждениям, отвечающим за эти конвенции, а также другим органам и организациям, принимающим участие в обучении персонала, необходимого для контроля соответствия этим конвенциям.

Информация, которая содержалась в отчете по мероприятию (приложение «В» к настоящему отчету), стала основанием для разработки тренингов, запланированных в рамках SASEPOL, поскольку главные конвенции IMO, рассмотренные отчетом, относились к морской охране, безопасности, предотвращению загрязнения с судов и обучению и сертификации моряков, т.е. главных тем проекта. Кроме того отчет стал основой для мероприятия 1.2. Этот отчет был представлен под названием «Отчет о ходе выполнения проекта №1» и утвержден. **Цель** оценки уровня соответствия и транспозиции стран-бенефициариев в отношении соответствующих международных конвенций была достигнута.

3.3.2 Мероприятие 1.2. Подготовить план по переносу (транспозиции) положений пересмотренных международных конвенций и правил в государственное законодательство соответствующих стран

ТЗ и цель

В ТЗ проекта говорится: "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."

Цель этого мероприятия, таким образом, состояла в том, чтобы углубить анализ, проведенный в рамках Мероприятия 1.1, и разработать планы действий и транспозиции для морских администраций.

Меры

Из-за некоторой задержки в выполнении Мероприятия 1.1, Мероприятие 1.2 также началось с опозданием. В марте 2010 был привлечен еще один краткосрочный эксперт, который посетил Украину, Казахстан и Азербайджан, и проекты отчетов вместе с отчетами о командировках и протоколами встреч были представлены в мае 2010. В Грузии и Туркменистане были привлечены местные краткосрочные эксперты для сбора информации, которая была проанализирована, и отчеты были представлены морским администрациям для комментирования.

Еще один краткосрочный эксперт (г-н Калин Трелеа) был привлечен в октябре 2011 и (кроме прочего) посетил Грузию и Туркменистан, где провел дальнейшие обсуждения с целью сбора недостающей информации. Отчеты были закончены в ноябре 2010 и представлены в ЕС на утверждение.

Эти отчеты (Отчеты, Приложение В) включают детальные планы действий и транспозиции для соответствующих морских администраций, в них описывается, где и до какой степени требуется выполнение соответствующих международных конвенций, а также примерная оценка времени и усилий. На основании этих планов действий и транспозиции, уже закончены два пакета поддержки по STCW и ПО, один международный эксперт и 2 местных эксперта привлечены для помощи администрации Грузии в их решении по DG MOVE об отзыве сертификатов грузинских моряков и в урегулировании ситуации с ПО (признанными организациями) в Грузии.

Эти отчеты были утверждены в декабре 2010, и таким образом была достигнута **цель** подготовки и разработки специально для стран-бенефициариев конкретных планов действий и транспозиции, плюс добавочный компонент внедрения двух приоритетных мер в Грузии.

3.3.3 Мероприятие 1.3: Обсудить и разработать план присоединения к VIMSAS – «Системе добровольной проверки стран-членов ИМО (Международной морской организации)» ТЗ и цель (цели)

"Добровольная схема государственного аудита стран-членов ИМО предназначена для обеспечения стран-членов ИМО, которые провели аудит, всесторонней помощью и объективной оценкой того, насколько эффективно они управляют и внедряют те обязательные инструменты ИМО, которые включает эта схема. Схема аудита даст такое преимущество, как определение того, где меры по наращиванию возможностей дадут наибольший эффект. Сами страны-члены ИМО получают ценные отзывы, направленные на то, чтобы помочь им увеличить их собственные возможности по внедрению в практику применимых инструментов. В этом контексте желательно пропагандировать использование аудиторной схемы странами-

участницами проекта, как вклад в уменьшение существующих различий во внедрении международного законодательства между странами-членами ЕС и остальными странами. Контрактор будет пропагандировать возможность для стран войти в этот добровольный процесс.

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

Таким образом, общая **цель** мероприятия 1.3 состояла в том, чтобы способствовать и, если необходимо, убедить страны-бенефициарии принять аудит VIMSAS.

Меры

Меры были тройственными. Во-первых, они содержали элемент пропаганды, страны-бенефициарии следовало убедить в необходимости аудита VIMSAS. Первая часть этой работы была обсуждена Национальными Рабочими Группами, и все бенефициарии, даже Туркменистан, выразили желание принять VIMSAS.

Вторая часть этой работы состоит в определении оперативной структуры для VIMSAS, международный эксперт (капитан Джон Винн) посетил страну-бенефициария. Морским Администрациям всех стран-бенефициариев еще до приезда эксперта были направлены анкеты, которые позволили провести первый анализ и затем обсудить со странами бенефициариями их конкретные ситуации. Проекты отчетов были направлены в морские администрации, которые их прокомментировали. Комментарии были включены в отчеты, затем они были закончены, поданы в ЕС, и после утверждения, отосланы морским администрациям стран-бенефициариев. Эти отчеты также содержали конкретные планы действий.

Третья часть, предоставление технической помощи позволила разработать пакеты поддержки. Первый был подготовлен международным экспертом (Г-н Джордж Кристофи) в ноябре 2010 в Грузии. Дальнейшими пакетами поддержки были: пробный аудит VIMSAS в Азербайджане (Март 2011, КЭ 3 Джон Остергаард), еще одна проба аудита VIMSAS, в Грузии (май 2011, Джон Остергаард) и специальный тренинг по VIMSAS в Одессе, Украина, в июле 2011 (Джон Остергаард и Джордж Кристофи).

Для завершения работы над этим мероприятием, проведены два семинара по VIMSAS, в Баку в марте 2011 и в Батуми в мае 2011.

Цель этого мероприятия, состоявшая в том, чтобы способствовать принятию VIMSAS, была, таким образом, достигнута, поскольку все страны-бенефициарии ясно увидели потребность в аудите VIMSAS и, в случае с Азербайджаном и Грузией, сделали несколько подготовительных шагов к этому аудиту.

3.3.4 Мероприятие 2.1: Провести оценку и оказать содействие в усовершенствовании государственных морских организаций стран-участниц, а также структуры и процедур для внедрения соответствующих положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC).

ТЗ и цель

"Эффективное выполнение международных конвенций и обязательств потребует создания соответствующих ведомств (морских и портовых администраций), нормативных документов и технических возможностей (тренинг персонала). Некоторым странам-бенефициариям потребуются помощь в разъяснении и усовершенствовании сети органов, занимающихся морскими вопросами,

с четким определением обязанностей. Поэтому при оценке необходимо уделять главное внимание оперативной части администраций, т.е. организации, структуре, персоналу и процедурам.

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

Таким образом, **целью** этого мероприятия была институциональная оценка морских администраций и разработка Планов Действий по модернизации морских администраций.

Меры

Работа началась с назначения международного эксперта и местных экспертов из Украины, Азербайджана, Грузии, Казахстана и Туркменистана. В связи с изменением роли ответственного международного эксперта и его назначением и.о. Руководителя Группы, а затем утверждением в качестве Руководителя Группы, эта работа выполнялась с некоторой задержкой. В начале июля 2010 на эту должность был назначен новый международный эксперт (г-н Калин Трелеа).

Главной целью этой работы была оценка и предоставление помощи существующим морским учреждениям в рационализации их структуры и организации (где уместно и где нас об этом просили) чтобы преобразовать их в современные развитые морские администрации. Любую фундаментальную реформу учреждений должны возглавлять национальные власти, опираясь на поддержку имеющихся международных экспертов, чтобы организации, получившиеся в результате, были приемлемыми для государства и работали в синергии с другими существующими организациями.

Советы морским администрациям включали:

- Рассмотреть органы и учреждения, занимающиеся морскими вопросами, и четко определить их обязанности;
- Проанализировать организацию, структуру, работу и кадры морских администраций;
- Разработать "План Действий" в сотрудничестве с заинтересованными администрациями для поддержки любых необходимых реформ и создания современных морских администраций.

Планы действий состоят из списка мер, расставленных в порядке приоритетности, и некоторые из них были выполнены в рамках нового Результата No 6. Они состояли в привлечении поддержки для Морской Администрации Грузии (Единая транспортная администрация и ее преобразование в Морскую Транспортную Администрацию), оказании помощи Грузии в подготовке проектов новых законов, регулирующих отношения с Признанными Организациями и нового закона по STCW, а также в конкретной помощи и поддержке другим странам-бенефициариям в реструктурировании их морских администраций во время проекта; Азербайджану – на раннем этапе проекта, Казахстану – в конце 2010, Украине – в середине 2011, и Туркменистану.

В период с августа по ноябрь 2010 все страны-бенефициарии посещались экспертами. Из-за несчастного случая с одним из международных экспертов, проекты отчетов были направлены бенефициариям только в январе 2011. Были собраны комментарии и рекомендации, включены в отчеты, и законченные отчеты были направлены в ЕС в феврале 2011. Затем дополненные отчеты были утверждены ЕС.

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Цель - обеспечение морских администраций специально для них подготовленными планами действий – была, таким образом, достигнута, а ряд этих действий уже выполнен, а наиболее важные из них были включены в TRAS через Национальные Рабочие Группы.

3.3.5 Мероприятие 2.2 Оценить потребности и приоритеты в использовании и работе VTS (систем управления движением судов, СУДС) в основных портах стран-участниц

ТЗ и цель

Во многих портах системы СУДС есть, но все еще есть порты, где они отсутствуют, а также порты, где работа этих систем может быть улучшена. Поэтому важно определить потребности в соответствующем оборудовании, тренингах и поддержке для эффективного управления системами СУДС. Руководства по разработке эффективных процедур могут быть получены от ИМО.

Таким образом, **цель** этого мероприятия состояла в том, чтобы пересмотреть и предложить улучшения существующих систем СУДС.

Меры

В марте 2011 был привлечен международный эксперт (капитан Джон Винн), который посетил крупнейшие национальные порты Украины, Грузии, Казахстана, Азербайджана и Туркменистана – только главные из них.

Международный эксперт выполнил следующее:

- Рассмотрел и оценил существующие СУДС в странах-бенефициариях;
- Оценил потребности в новых СУДС в крупнейших национальных портах, не имеющих этих систем в настоящее время;
- Определил, какое оборудование необходимо для модернизации имеющихся и создания новых СУДС в странах-бенефициариях;

Кроме того, в украинском центре СУДС в Николаеве было проведено два тренинга, включавшие:

- Консультации по эффективному использованию и управлению СУДС;
- Подготовку и организацию тренинг-курсов для операторов СУДС;
- Предложения по созданию координированных СУДС в случаях, когда вопрос затрагивает два или более соседних государства.

В ходе первой ознакомительной поездки SASEPOL в Стамбул состоялось посещение центра СУДС на Босфоре



Соответствующий отчет вместе с предложениями по улучшению был представлен бенефициариям для получения комментариев, а затем в мае 2011 утвержден ЕС.

Таким образом, **цель** обеспечения руководства по улучшению национальных систем СУДС была достигнута.

3.3.6 Мероприятие 3.1: Подготовить «План тренингов» по актуальным вопросам для проведения обучения и наращивания возможностей

ТЗ и цель

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

Цель этого мероприятия состояла в составлении всеобъемлющего тренинг-плана для повышения уровня подготовки морских администраций в странах-бенефициариях.

Меры

На основе ТЗ и опыта консорциума, в 2009 был проведен анализ потребностей в тренинге для морских администраций стран-бенефициариев. На базе этого анализа потребностей в начале 2010 года был распространен комплексный План Тренингов, комментарии были собраны и включены. Предварительный план тренингов был представлен на утверждение в апреле 2010. Кроме того, был подготовлен Каталог Тренингов. Он был роздан Национальным Координаторам от стран во время начального совещания национальных координаторов, которое состоялось 13 - 14 июля в Киеве (Украина). Каталог представлял собой сокращенную версию Плана Тренингов.

План Тренингов / Каталог был «живым» документом, поскольку сроки и место проведения тренингов не могли быть окончательно установлены до самого конца проекта. Были приложены все усилия для того, чтобы отвечать всем требованиям и пожеланиям бенефициариев, и мы не ожидаем никаких изменений или дополнений к тем тренингам, которые были предусмотрены Планом Тренингов.

После оценки проведения тренингов в декабре 2010 план тренингов был пересмотрен. В марте 2011 аудит проекта выявил достаточный проектный бюджет, и средства были перераспределены между статьями (бюджет на зарплаты). Это привело к другому, но заключительному раунду мелких изменений в тренинг-плане.

Обновленные версии всегда распространялись бенефициариям, и их можно найти на сайте проекта SASEPOL. Были осуществлены две ознакомительные поездки, одна в Стамбул в феврале/марте 2011, вторая – в Роттердам, в сентябре 2011. Отчеты и окончательный Каталог Тренингов включены в Приложение В.

Таким образом, **цель** создания и выполнения точного плана тренингов была достигнута.

**3.3.7 Мероприятие 3.2 Провести необходимые курсы обучения
ТЗ и цель (цели)**

“Сессии по повышению информированности, обучению на рабочем месте и наращиванию

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

возможностей будут рассматриваться, как параллельные меры для достижения Результатов 1 и 2. На тренинг необходимо пригласить определенных должностных лиц из Морских администраций и портовых органов власти, а также портовых операторов там, где это целесообразно. Участники тренингов должны отбираться на основе их компетентности и профессиональной преданности, и окончательный список подлежит утверждению Европейской Комиссией. Тренинг может быть привязан к отобранным национальным образовательным центрам. С целью достижения устойчивости, тренинг-модули могут выполняться этими институтами (обучение учителей). Необходимо учитывать результаты предыдущих проектов (например, Морской тренинг ТРАСЕКА). После проведения тренинг-сессий надо будет выполнить оценку оказанного ими влияния.

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

Таким образом, *цель* этого мероприятия состояла в проведении адекватных тренингов для повышения возможностей и уровня образования соответствующего персонала морских администраций.

Меры

К концу проекта были проведены следующие тренинги и ознакомительные поездки:

N.	Тренинг	Место проведения	Сроки	Участники	Инструкторы
1	Готовность к разливам нефти, реагирование и сотрудничество	Баку Азербайджан Государственная морская академия	12 – 14 мая 2010	Азербайджан (13) Казахстан (5)	Кевин О'Коннел Джон Остергаард
2	Готовность к разливам нефти, реагирование и сотрудничество	Одесса, Украина Гостиница «Одесса»	17 – 19 мая 2010	Грузия (4) Украина (16)	Кевин О'Коннел Джон Остергаард
3	Внедрение и применение МКУБ	Батуми, Грузия Гостиница Алик	15 – 19 ноября 2010	Азербайджан (3) Грузия (16) Казахстан (2) Украина (4)	Бертран Апперри
4	Конвенции ИМО и их внедрение на национальном уровне, включая VIMSAS	Одесса, Украина, гостиница «Черное море»	6 – 10 сентября 2010		Джорген Расмуссен
5	Оперативные аспекты SOLAS 1974	Баку Азербайджан Государственная морская академия	13 – 17 сентября 2010	Азербайджан (7) Грузия (3) Турция (1) Украина (5)	Михай Андреи Дан Бодолан
6	Организация и функционирование морской администрации	Астана, Казахстан Гостиница «Империя»	22 – 24 сентября 2010	Казахстан (16)	Джорген Расмуссен

N.	Тренинг	Место проведения	Сроки	Участники	Инструкторы
7	Оперативные аспекты SOLAS 1974	Астана, Казахстан Гостиница «Думан»	11 – 15 октября 2010	Казахстан (16)	Дорел Попа Михай Андреи Дан Бодолан
8	MARPOL 73/78 Как этого достичь?	Баку, Азербайджан, гостиница Park Inn	18 – 22 октября 2010	Азербайджан (7) Грузия (2) Украина (5)	Джон Остергаард Анна Шотадзе
9	MARPOL 73/78 Как этого достичь?	Астана, Казахстан Гостиница «Думан»	8 – 12 ноября 2010	Казахстан (23)	Джек О'Салливан Джон Остергаард Анна Шотадзе
10	Международные конвенции и национальное внедрение, включая VIMSAS	Актау, Казахстан Grand Hotel VICTORY	07 – 10 декабря 2010	Казахстан (21) Туркменистан (6)	Бертран Апперри Джон Остергаард
11	Международный Кодекс ОСПС	Одесса, Украина, гостиница «Континенталь»	31 мая – 03 июня 2011 4 дня	Азербайджан (2) Грузия (4) Казахстан (2) Украина (4)-	Бертран Апперри
12	Инспекции контроля судов государством порта	Одесса, Морской университет	25 – 27 января 2011	Украина (12)	ИБ Маттисен Джон Остергаард
13	Инспекции контроля судов государством порта	Батуми, Грузия	31 января – 02 февраля 2011 3 дня	Азербайджан (3) Казахстан (2) Туркменистан (3) Грузия (16)	ИБ Маттисен Джон Остергаард
15	Система управления движением судов (СУДС) для операторов и контролеров	Украинский тренажерный центр, Николаев	14-19 февраля 2011 6 дней	Грузия (5)	Олег Афонин Олег Наумов
16	Система управления движением судов (СУДС) для операторов и контролеров	Украинский тренажерный центр, Николаев	21 – 26 февраля 2011 6 дней	Азербайджан (5)	Олег Афонин Олег Наумов
17	Добровольная схема аудита стран-членов IMO (VIMSAS) тренинг для аудиторов	Баку, Азербайджан	28 февраля - 04 марта 2011 5 дней	Азербайджан (7) Казахстан (3) Турция (2)	Джордж Кристофи Джон Остергаард
18	Добровольная схема аудита стран-членов IMO (VIMSAS) тренинг для аудиторов	Батуми, Грузия	09 -13 мая 2011 5 дней	Грузия (19)	Джордж Кристофи Джон Остергаард

N.	Тренинг	Место проведения	Сроки	Участники	Инструкторы
20	ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ПОЕЗДКА	Стамбул, Турция	22 – 25 марта 2011	Азербайджан (3) Казахстан (3) Туркменистан (3) Грузия (4) Украина (3) Болгария (1) Турция (3) Черноморская Комиссия (2) Проект SASEPOL (8)	Джон Остергаард
21	Обращение с отходами в порту согласно MARPOL	Одесса, Украина	11-15 апреля 2011 5 дней	Азербайджан (2) Казахстан (1) Грузия (2) Украина (8)	Дженс Петер Оленшлягер Дмитрий Чернега
22	Курс по безопасности согласно STCW (эксплуатация танкеров нефте-, газо- и химовозов) Пассажирские суда	Батуми, Грузия	04 – 08 апреля 2011 5 дней	Казахстан (2) Туркменистан (2) Грузия (11) Украина (2)	Свен Матисен, Тьерри Гервайс Джон Остергаард
23	Морской английский (Обучение обучающихся)	Одесса, Украина	16-20 мая 2011 5 дней	Азербайджан (2) Казахстан (2) Грузия (3) Украина (6)	Джордж Кристофи Джон Остергаард
24	Добровольная схема аудита стран-членов IMO (VIMSAS) тренинг для аудиторов	Одесса, Украина	11-15 июля 2011 5 дней	Украина (12)	Джордж Кристофи Джон Остергаард
25	Ознакомительная поездка в Роттердам	Роттердам, Нидерланды	26-29 сентября 2011 3 дня	25	Ознакомительная поездка в Роттердам

В следующем разделе приводится больше подробностей о проведении тренингов в рамках Результата 3.2. Просим учесть, что были дополнительные тренинги по пересмотренному Компоненту 6. Отчеты о тренингах находятся на сайте SASEPOL.

Тренинг #1 Разливы нефти, готовность, реагирование и сотрудничество

Проходил в Баку (Азербайджан) с 12 по 14 мая 2010. Цель тренинга состояла в обеспечении должностных лиц и менеджеров старшего звена информацией об обязанностях членов организаций по реагированию в случаях разливов нефти, и о том, как эффективно ликвидировать разливы, используя оборудование и ресурсы на национальном уровне. Ведущим тренером был Кевин О'Коннел, тренером – Джон Остергаард. Участвовало 18 слушателей

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#1	13	-	5	-	-	-



Mott MacDonald

In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Тренинг #2 Разливы нефти, готовность, реагирование и сотрудничество

Проходил в Одессе (Украина) с 17 по 19 мая 2010. Цель тренинга состояла в том, чтобы обеспечить должностных лиц и менеджеров старшего звена информацией об обязанностях членов организаций по реагированию в случаях разливов нефти, и о том, как эффективно ликвидировать разливы, используя оборудование и ресурсы на национальном уровне. Ведущим тренером был Кевин О'Коннел, тренером – Джон Остергаард. Участвовало 20 слушателей

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#2	-	4	-	-	16	-

Тренинг #3 Внедрение и выполнение Кодекса управления международной безопасностью (Кодекс ISM)

Проходил в Батуми (Грузия) с 15 по 19 ноября 2010. Цель тренинга состояла в том, чтобы обеспечить участников из Национальных морских администраций, судоходных компаний и морских учебных заведений требованиями обязательного Кодекса ISM, как он должен внедряться и выполняться практически, и как должны проводиться верификация и мониторинг Кодекса. Ведущий тренер – Бертран Апперри, тренер Джон Остергаард, 25 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#3	3	16	2	-	4	-

Тренинг #4 Конвенции ИМО и их внедрение на национальном уровне, включая Добровольную схему аудита стран- членов ИМО

Проходил в Одессе (Украина) с 6 по 10 сентября 2010. Цель тренинга состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений базовые знания о соответствующих Конвенциях ИМО и о том, что требуется от национальной администрации и законодательства для достижения должного внедрения и выполнения на национальном уровне. Ведущий тренер – Джорген Расмуссен, тренер Джон Остергаард, 19 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#4	4	3	-	-	6	1

Тренинг #5 Оперативные аспекты SOLAS 1974

Проходил в Баку (Азербайджан) с 13 по 17 сентября 2010. Цель тренинга состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений знания о минимальных стандартах строительства, оборудования и эксплуатации судов, совместимых с их безопасностью, и об ответственности, возлагающейся на государства, по обеспечению соответствия судов этим требованиям. Ведущий тренер – Михай Андреи, тренер Джон Остергаард, 16 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#5	7	3	-	-	5	1

Тренинг #6 Морская администрация, ее организация и функционирование

Проходил в Астане (Казахстан) с 22 по 24 сентября 2010. Цель тренинга состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений понимание международных обязательств морского государства и его различных ролей – государства флага, порта, и прибрежного государства, а также дать им необходимые знания для строительства необходимой инфраструктуры в стране. Ведущий тренер – Джорген Расмуссен, тренеры Войцех Шульжински и Джон Остергаард, 16 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#6	-	-	16	-	-	-

Тренинг #7 Оперативные аспекты SOLAS 1974

Проходил в Астане (Казахстан) с 11 по 15 октября 2010. Цель тренинга состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений знания о минимальных стандартах строительства, оборудования и эксплуатации судов, совместимых с их безопасностью, и об ответственности, возлагающейся на государства, по обеспечению соответствия судов этим требованиям. Ведущий тренер – Дорел Попа, тренеры Михай Андреи и Дан Бодолан, 16 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#7	-	-	15	-	-	-

Тренинг #8 MARPOL 73/78. Как этого достичь?

Проходил в Баку (Азербайджан) с 18 по 22 октября 2010. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений понимание технических, экономических и юридических аспектов ратификации, внедрения и выполнения Конвенции MARPOL и ее приложений и способствовать дальнейшей ратификации и соответствующему внедрению и выполнению Конвенции. Ведущий тренер – Джон Остергаард, тренер – Анна Шотадзе, 14 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#8	7	2	-	-	5	-

Тренинг #9 MARPOL 73/78. Как этого достичь?

Проходил в Астане (Казахстан) с 8 по 12 ноября 2010. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений понимание технических, экономических и юридических аспектов ратификации, внедрения и выполнения Конвенции MARPOL и ее приложений и способствовать дальнейшей ратификации и соответствующему внедрению и выполнению Конвенции. Ведущий тренер – Джон Остергаард, тренер – Анна Шотадзе, 23 участника.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#9	-	-	23	-	-	-

Тренинг #10 Международные конвенции и национальное внедрение, включая VIMSAS

Проходил в Актау (Казахстан) с 07 по 10 декабря 2010. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений базовые знания о соответствующих Конвенциях ИМО и о том, что требуется от национальной администрации и законодательства для достижения должного внедрения и выполнения на национальном уровне. Ведущий тренер – Бертран Апперри, тренер – Джон Остергаард, 27 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#10	-	-	21	6	-	-

Тренинг #11 Международный Кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS)

Проходил в Одессе (Украина) с 31 мая по 03 июня 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и морских учебных заведений базовые знания о внедрении Кодекса ISPS, включая методологию, необходимую для создания стандартизированной и устойчивой структуры для оценки риска, давая возможность правительствам компенсировать изменяющуюся угрозу изменением степени уязвимости для судов и портовых средств, а также для оценки безопасности судов и портов, и оценки планов безопасности. Ведущий тренер – Бертран Апперри, тренер – Джон Остергаард, 12 участников.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#11	2	4	2	-	4	-

Тренинг #12 Инспекции контроля судов государством порта

Проходил в Одессе (Украина) с 25 по 27 января 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций и морских учебных заведений необходимый тренинг, который должен быть утвержден их правительствами для осуществления государственного портнадзора в соответствии с применимыми международными конвенциями. Ведущий тренер – Иб Маттиесен, тренер – Джон Остергаард, 12 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#12	-	-	-	-	15	-

Тренинг #13 Инспекции контроля судов государством порта

Проходил в Батуми (Грузия) с 3 по 5 февраля 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций и морских учебных заведений необходимый тренинг, который должен быть утвержден их правительствами для осуществления государственного портнадзора в соответствии с применимыми международными конвенциями. Ведущий тренер – Иб Маттиесен, тренер – Джон Остергаард, 24 участника.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#13	3	16	2	3	-	-

Тренинг #15 Системы управления движением судов (СУДС) для операторов и контролеров

Проходил в Николаеве (тренинг-центр СУДС «Дельта-Лоцман», Украина) с 14 по 19 февраля 2011. Цель состояла в том, чтобы провести базовый тренинг для операторов, работающих в центрах управления СУДС чтобы они могли работать в качестве вспомогательных операторов СУДС, под наблюдением опытных операторов СУДС. Ведущий тренер – Олег Афонин, тренеры – Олег Наумов и Джон Остергаард, 5 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#15	-	5	-	-	-	-

Тренинг #16 Системы управления движением судов (СУДС) для операторов и контролеров

Проходил в Николаеве (тренинг-центр СУДС «Дельта-Лоцман», Украина) с 21 по 26 февраля 2011. Цель состояла в том, чтобы провести базовый тренинг для операторов, работающих в центрах управления СУДС чтобы они могли работать в качестве вспомогательных операторов СУДС, под наблюдением опытных операторов СУДС. Ведущий тренер – Олег Афонин, тренеры – Олег Наумов и Джон Остергаард, 5 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#16	5	-	-	-	-	-

Тренинг #17 Тренинг-курс Аудитора по добровольной схеме аудита стран - членов IMO (VIMSAS) – курс для аудиторов

Проходил в Баку (Азербайджан) с 28 февраля по 04 марта 2011. Цель состояла в том, чтобы провести для участников из Национальных Морских Администраций тренинг в качестве внутренних и внешних аудиторов VIMSAS на основе стандартов тренинга IMO в этой области. Ведущий тренер – Джордж Кристофи, тренер – Джон Остергаард, 12 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#17	7	-	3	-	-	2

Тренинг #18 Тренинг-курс Аудитора по добровольной схеме аудита стран - членов ИМО (VIMSAS) – курс для аудиторов

Проходил в Батуми (Грузия) с 09 по 13 мая 2011. Цель состояла в том, чтобы провести для участников из Национальных Морских Администраций тренинг в качестве внутренних и внешних аудиторов VIMSAS на основе стандартов тренинга ИМО в этой области. Ведущий тренер – Джордж Кристофи, тренер – Джон Остергаард, 19 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#18	-	19	-	-	-	-

Тренинг #20 Ознакомительная поездка

Проходила в Стамбуле (Турция) с 22 по 25 марта 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и менеджерам СУДС примеры и опыт того, как работают и управляются СУДС, инспекции государственного портнадзора и национальные морские администрации других портов региона. Ведущий тренер – Джон Остергаард, 22 участника.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#20	3	4	3	3	3	6

Тренинг #21. Обращение с отходами в порту согласно MARPOL

Проходил в Одессе (Украина) с 11 по 15 апреля 2011. Цель состояла в том, чтобы представить концепцию обращения с отходами в порту участникам согласно Директиве ЕС 2000/59/ЕС по портовым приемным сооружениям и в том, чтобы помочь участникам подготовить проекты Планов обращения с отходами в порту для из собственных «эталонных» портов. Ведущий тренер – Йенс Питер Оленшлягер, тренер – Дмитрий Чернега, 13 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#21	2	2	1	-	8	-

Тренинг #22 Курс по безопасности согласно STCW (эксплуатация танкеров, перевозящих нефть, газ, химикаты) и на пассажирских судах

Проходил в Батуми (Грузия) с 04 по 08 апреля 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций и морских учебных заведений необходимую информацию и знания о специальных требованиях к подготовка персонала определенных типов судов в соответствии с Главой V Приложения к Конвенции STCW 1978. Ведущие тренеры – Свен Матиесен и Тьерри Герве, тренер – Джон Остергаард, 17 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#22	-	11	2	2	2	-

Тренинг #23 Английский язык для моряков («Обучение обучающихся»)

Проходил в Одессе (Украина) с 16 по 20 мая 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить руководство в помощь участникам из Национальных Морских Администраций и морских учебных заведений для разработки их собственных программ обучения для достижения стандартов владения морским английским, как указано в Конвенции STCW, 1978, и дальнейших рекомендациях Комитета по Морской Безопасности ИМО, 2008. Ведущий тренер – Клив Коул, тренеры – Борис Питчард и Джон Остергаард, 13 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#23	2	3	2	-	6	-

Тренинг #24 Тренинг-курс Аудитора по добровольной схеме аудита стран - членов IMO (VIMSAS) – курс для аудиторов

Проходил в Киеве (Украина) с 11 по 14 июля 2011. Цель состояла в том, чтобы провести для участников из Национальных Морских Администраций тренинг в качестве внутренних и внешних аудиторов VIMSAS на основе стандартов тренинга IMO в этой области. Ведущий тренер – Джордж Кристофи, тренер – Джон Остергаард, 12 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#24	-	-	-	-	12	-

Тренинг #25 Ознакомительная поездка

Проходила в Роттердаме (Нидерланды) с 26 по 30 сентября 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из Национальных Морских Администраций, портовых администраций и менеджерам СУДС примеры и опыт того, как работают национальная морская администрация, СУДС и инспекции государственного портнадзора развитой морской страны. Ведущие тренеры – Джон Остергаард и Бертран Апперри, 22 участника.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#25	2	5	3	1	3	8

В масштабе стран участие в тренингах было почти равным, за исключением Туркменистана, где ограничительный визовый режим привел к ряду отмен участия их представителей в тренингах.

	Участники	ВСЕГО
1	Азербайджан	60
2	Грузия	97
3	Казахстан	100
4	Туркменистан	15
5	Украина	89
6	Другие страны и международные организации (Болгария, Турция, Черноморская Комиссия)	18
	ВСЕГО	379

В рамках нового Результата 6 были проведены дополнительные тренинги.

Тренинг #26 Деятельность по VIMSAS в Грузии

Проходил в Батуми (Грузия) с 23 по 27 мая 2011. Цель состояла в том, чтобы обсудить и дать советы по начальным шагам и подготовительной национальной работе, которая должна быть проделана прежде, чем запрашивать VIMSAS, а также обсудить и дать советы по другим вопросам, связанным с работой ГМТА. Ведущий тренер – Джон Остергаард, 10 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#26	-	10	-	-	-	-

Тренинг #27 Деятельность после VIMSAS в Азербайджане

Проходил в Баку (Азербайджан) с 18 по 20 июля 2011. Цель состояла в обсуждении и предоставлении помощи и разъяснений в связи с завершением Заключительного Меморандума, а также дать советы по другим вопросам, связанным с работой АГМА. Ведущий тренер – Джон Остергаард, 4 участника.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#27	4	-	-	-	-	-

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Тренинг #28 Тренинг по соответствию Международному кодексу по охране судов и портовых средств (ОСПС)

Проходил в Батуми (Грузия) с 26 по 28 июля 2011. Цель состояла в том, чтобы обеспечить участникам из национальных Морских Администраций, портовых администраций, судоходных компаний и морских учебных заведений основополагающее понимание использования Кодекса ОСПС, включая методологию, необходимую для создания стандартизированной и устойчивой структуры для оценки риска, что даст правительствам возможность начать преобразование системы оценки уязвимости судов, а также оценки безопасности портов и планов безопасности портов. Ведущий тренер – Бертран Апперри, 19 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#28	-	19	-	-	-	-

Тренинг #29 Система управления качеством

Проходил в Батуми (Грузия) с 22 по 26 августа 2011. Цель состояла в том, чтобы ознакомить персонал МТА с концепцией и важностью обеспечения качества и требованиями Системы управления качеством в соответствии с ISO 9001:2008". Учитывая ограниченный предыдущий опыт сотрудников МТА по Обеспечению качества (ОК) и Системе управления качеством, было решено, что этот тренинг должен быть очень простым, и уделить основное внимание общим принципам ОК и процедурам. Ведущий тренер – Бо Клинке, Тренер – Жюли Хюбертс, 19 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#29	-	19	-	-	-	-

Тренинг #30 Помощь Грузии во внедрении STCW и аудите

Проходил в Батуми (Грузия) с 12 по 16 сентября 2011. Цель тренинга состояла в том, чтобы обеспечить участникам из национальных Морских Администраций, морской отрасли и морских учебных заведений информацией и пониманием требований к персоналу определенных типов судов в соответствии с Главой V Приложения к Конвенции STCW 1978. Ведущий тренер – Джон Остергаард, 10 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#30	-	10	-	-	-	-

Тренинг #31 Выполнение морской добывающей отраслью международных морских положений и руководств

Проходил в Актау (Казахстан) с 18 по 19 октября 2011. Цель курса, проводимого по требованию Администрации Казахстана, было помочь офицерам администрации в их готовности осуществлять права прибрежного государства для обеспечения охраны и безопасности и контроля передвижных морских компаний и оснований, работающих в их районе юрисдикции, а также ознакомить с остальными положениями, применимыми к морским добывающим компаниям и передвижным основаниям. Основное внимание курса было уделено применению международных конвенций и других кодексов практики или руководств по охране, безопасности и предотвращению загрязнения окружающей среды. Ведущий тренер – Бертран Апперри, 20 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#31	-	-	20	-	-	-

Тренинг #32 Тренинг по региональным программам ЕС по окружающей среде: Устойчивость и принципы маркетинга проектов для ENP East - программы Европейской Политики Добрососедства с восточными странами (уделяя главное внимание внедрению и финансированию приоритетных мер TRAS)

Проходил в Батуми (Грузия) с 17 по 21 октября 2011. Цель курса состояла в том, чтобы обеспечить знания по финансовым инициативам ENP, уделяя особое внимание инвестиционным приоритетам, включенным в TRAS, и тому, как достичь успешной заявки на финансирование программой ЕС ENP. Ведущий тренер – Михай Миндра, тренеры Алекс Трелеа и Эмилия Постолаче, 7 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#32	-	7	-	-	-	-



Тренинг #33 Тренинг по региональным программам ЕС по окружающей среде: Устойчивость и принципы маркетинга проектов для ENP East - программы Европейской Политики Добрососедства с восточными странами (уделяя главное внимание внедрению и финансированию приоритетных мер TRAS)

Проходил в Одессе (Украина) с 14 по 18 ноября 2011. Цель курса состояла в том, чтобы обеспечить знания по финансовым инициативам ENP, уделяя особое внимание инвестиционным приоритетам, включенным в TRAS, и тому, как достичь успешной заявки на финансирование программой ЕС ENP. Ведущий тренер – Михай Миндра, тренеры Алекс Трелеа и Эмилия Постолаче, 8 участников.

Тренинг	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Туркменистан	Украина	Другие
#33	-	-	-	-	8	-

Если сложить эти данные с общими цифрами, приведенными выше, получим следующую общую картину:

№	Страна / Учреждение	Участников 3.2*	Участников 6*	Всего
1	Азербайджан	60	4	64
2	Грузия	97	65	162
3	Казахстан	100	20	120
4	Туркменистан	15	-	15
5	Украина	89	8	97
6	Другие страны и международные организации (Болгария, Турция, Черноморская Комиссия)	18	-	18
	ВСЕГО	379	97	476

* 3.2 относится к тренингам, проводившимся в рамках Результата 3.2, а 6 относится к тренингам, которые были затребованы на двухсторонней основе, и поэтому проведены в рамках Результата 6.

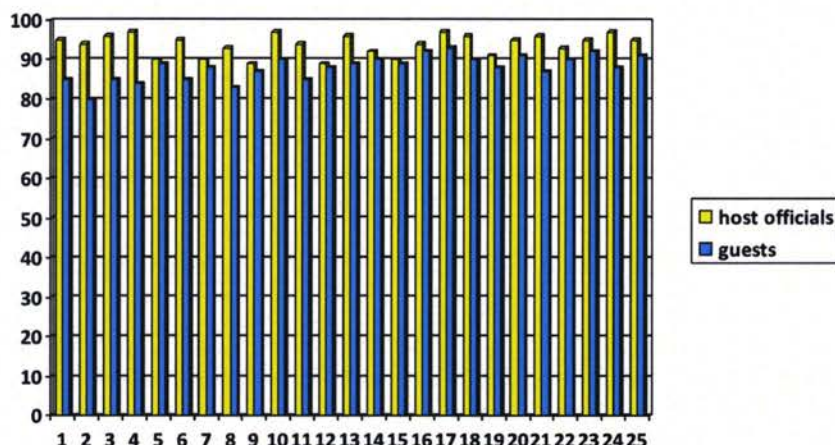
Количество участников тренингов, проведенных в рамках Мероприятий 3.2 и 6, отражает увеличение числа изначально запланированных участников на 64% (запланированное число участников составляло 290). Благодаря смягчающим мерам, примененным при проведении тренингов, и строгой финансовой дисциплине, проекту удалось избежать перерасхода средств.

Это сравнительно большое число участников можно разделить на тех, кто принял участие в одном, двух и трех тренингах, и на тех, кто участвовал в более чем четырех тренингах.

Участие в тренингах	Аз.	Гр.	Каз.	Туркм.	Укр.	Другие	Всего
1-3	61	155	117	15	94	18	
4+	3	7	3	-	3	-	
ВСЕГО	64	162	120	15	97	18	476

Команда SASEPOL запрашивала краткую биографию предполагаемых участников. В некоторых случаях участникам отказывали на том основании, что они не относятся к организациям-бенефициариям (представители частных компаний), или просто мы не считали, что участие в тренинге сможет оказать им помощь. Таким образом, были установлены критерии допуска, и мы смогли обеспечить высокое качество и эффективность проведенных тренингов.

Тренеры раздавали формы отзывов и просили участников вернуть эти формы заполненными. Пример такой формы приведен в Приложении С. Эти формы использовались для постоянного улучшения тренингов. В целом, уровень удовлетворения от тренингов оказался очень высоким.



Хотя проект прилагал все усилия для постоянного улучшения тренингов, мы не можем определить, почему уровень удовлетворения официальных лиц из страны, в которой проводился тренинг, оказался слегка выше, чем у участников - гостей.

Таким образом, **цель** – повышение профессиональных возможностей соответствующего персонала морских администраций – была достигнута.

3.3.8 Мероприятие 4.1: Содействовать в разработке необходимых инспекционных процедур, а также определить в каждой из стран-участниц порты наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC

ТЗ и цель

Проект оценит уровень выполнения Черноморского Меморандума в странах-бенефициариях Черного моря. Для каспийских стран – бенефициариев проект обеспечит помощь, и будет пропагандировать гармонизацию и соответствие процедур Государственного контроля портов международным стандартам. Один порт в каждой стране должен быть выбран в качестве «порта наилучшей практики» и образца для остальных национальных портов. Важно чтобы выбранный порт был заинтересован, имел соответствующую поддержку со стороны национальной морской администрации, и чтобы руководство порта проявило достаточную готовность разрабатывать и внедрять необходимые меры. Ответственный персонал в национальных администрациях и портах должен иметь возможность осуществлять эффективный Государственный контроль портов (PSC). При необходимости будут внедрены эффективные процедуры, а персонал обучен с учетом практических и оперативных аспектов инспекционных процедур.”

Таким образом, **цель** этого мероприятия – оценка уровня соответствия порта наилучшей практики международным требованиям и выдача рекомендаций.

Меры

Настоящая мера включает два субкомпонента. Один из них – аналитический, в ходе которого был определен порт наилучшей практики, а второй – специально разработанные тренинги. Тренинги-курсы 12 и 13 обеспечили комплексное руководство по современному эффективному контролю судов государством порта.

Был привлечен международный краткосрочный эксперт г-н Иб Матиссен, который с марта по май 2010 выполнил ряд командировок. Г-н Матиссен посетил все страны-бенефициарии, кроме

Туркменистана, поскольку получить визу своевременно не удалось. Соответствующий отчет был представлен в ЕС в конце июня 2010, и по нему были получены комментарии.

С октября 2010 в Туркменистане был привлечен местный эксперт и получена соответствующая информация. Информация была проанализирована, и КЭ 2 посетил Туркменистан в июне 2011 и закончил работу над главой о Туркменистане в отчет о контроле судов государством порта. Эта задержка с посещением Туркменистана была связана с травмой КЭ 2, в связи с которой он находился в больнице с февраля 2011 по май 2011. Заключительный отчет, в который также был включен Туркменистан, был подан и утвержден.

Отчеты содержат конкретные рекомендации, и эти рекомендации были частично включены в TRAS.

Таким образом, **цель** этого мероприятия – оценка систем контроля судов государством порта и выдача конкретных рекомендаций и проведение специально разработанных тренингов – была достигнута.

3.3.9 Мероприятие 4.2: Провести оценку систем удаления отходов в основных портах стран-участниц (на предмет соответствия положениям Конвенции MARPOL 73/78 и Директиве ЕС 2000/59) и разработать «Планы управления отходами» для портов ТЗ и цель

В каждой стране должен быть определен один порт, имеющий потенциал стать «портом наилучшей практики» и образцом для других национальных портов по вопросам менеджмента отходов. Эксперты оценят ситуации в выбранных портах в соответствии с Директивой ЕС 2000/59, принимая во внимание: наличие сооружений, системы возмещения затрат, обязанности, организацию, процедуры уведомления, потоки отходов, денег и документации, инициативы по доставке. На этом основании будет проведен анализ движения транспорта и отходов, который станет базисом для дальнейшего повышения информированности и тренинг – сессий по вопросу сбора отходов с судов в портах вместо нелегального сброса в море. Портовый План Менеджмента Отходов (PWMP) должен быть разработан с использованием подхода, ориентированного на процесс, с привлечением всех стейкхолдеров порта (возможно, через рабочие совещания). Этот План должен показывать, как порт обращается с отходами с судов и как он планирует внедрить меры, необходимые для достижения своих целей [...]

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

Таким образом, **цель** этого мероприятия – разработка и улучшение современного Плана обращения с отходами в порту и повышение уровня образования сотрудников, занимающих определенные должности.

Меры

Международный эксперт г-н Й.П.Оленшлягер был привлечен в качестве международного эксперта по обращению с отходами, а в качестве местного украинского эксперта был привлечен Дмитрий Чернега. В качестве модельных были определены следующие порты: Баку / Азербайджан, Батуми / Грузия, Одесса / Украина, Актау / Казахстан и Туркменбаши / Туркменистан.

В ходе начальной фазы проекта были выявлены проблемы с возможностью подготовки типового плана обращения с отходами в порту для каждой из стран-бенефициариев. Объем работы, необходимой для подготовки таких планов, потенциально был диспропорционален количеству рабочих дней в проекте. Поэтому несколько пересмотренное предложение было обсуждено и согласовано с ЕС. Оно состояло в том, чтобы разработать типовой План обращения с отходами для порта Одессы и использовать его как шаблон для других портов наилучшей практики.

Все модельные порты в странах-бенефициариях были обследованы, по результатам работы были подготовлены соответствующие отчеты, помещенные на сайте SASEPOL. «Руководство по обращению с отходами в Одесском порту» было подготовлено, представлено и утверждено совместно с одесскими властями. Документ касался следующих вопросов:

- Ответственная организация (персонал)
- Предварительный анализ числа судозаходов и количества отходов (соглашение по платформе)
- Политика порта
 - Собственность на сооружение и управление сооружениями
 - Уровень услуг
 - Принцип возмещения расходов
- Процедура обращения с судовыми отходами
 - отходы
 - деньги
 - бумаги
- Система уведомления об отходах, которая должна быть создана – желательно обязательная система
- Возмещение затрат – привлечение Министерства транспорта (их утверждение)
 - Примерная оценка ежегодного капитала, эксплуатационных и административных затрат (всего ежегодных затрат)
 - Примерная численность судов (валовый регистровый тоннаж)
 - Примерная плата за отходы/за тонну – договор о размере платы за отходы (требует участие Министерства транспорта)

В План тренингов был включен специальный тренинг, посвященный обращению с отходами, который был проведен в апреле 2011 в Одессе, Украина (No 21). После этого тренинга «План обращения с отходами» был презентован и представлен, состоялся ряд визитов в другие страны-бенефициарии, которым требовалась поддержка, и была предоставлена конкретная помощь во внедрении этого (типового) Плана обращения с отходами.

Таким образом, **цель** этого мероприятия – разработка и улучшение современного Плана обращения с отходами в порту и повышение уровня образования сотрудников, занимающих определенные должности, была достигнута.

3.3.10 Мероприятие 4.3: Вести дальнейшую работу по оценке и определению «образцовых» портов (портов наилучшей практики), а также оказывать содействие во внедрении Кодекса МКУБ (ISPS)

ТЗ и цель

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

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

восприниматься как несоответствие требованиям SOLAS.

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

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

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

Таким образом, **цель** этого мероприятия состояла в том, чтобы оценить уровень внедрения МКУБ в порту наилучшей практики и разработать план действий / рекомендации по улучшению.

Меры

Это мероприятие началось в сентябре 2010 с привлечения международного эксперта (капитана Джона Вина) и был выполнен ряд командировок во все страны, кроме Казахстана, где сначала не было вовремя принято решение. Вопросы, связанные с доступом к (соответствующей) информации встречались и продолжают встречаться с долей сопротивления, что основано на соображениях конфиденциальности в отношении МКУБ. В целях получения доступа к соответствующей информации международный эксперт подписал заявление о конфиденциальности (на русском и английском языках) и это заявление было представлено соответствующим органам власти с сопроводительным разъяснительным письмом от проекта.

Визит в Казахстан состоялся в феврале 2011 и доступ к сооружениям был предоставлен.

Это мероприятие включало следующие задачи:

- Рассмотрение уровня внедрения МКУБ в странах-бенефициариях на основании предыдущих исследований и непосредственной оценки современной ситуации;
- Выявление порта наилучшей практики в каждой из стран в отношении внедрения МКУБ разработка соответствующей модели использования МКУБ;
- Разработка предложений по повышению уровня применения МКУБ;
- Оценка информации для базы данных МКУБ, которая требуется по положениям SOLAS, пункт XI - 2/13, и национального контактного пункта по вопросам безопасности, относящимся к МКУБ.
- Отчет об уровне внедрения МКУБ в соответствующих странах.

Аналитические отчеты были структурированы по этой методологии.

План тренингов включал региональный Тренинг-курс № 11 по Кодексу МКУБ, который проводился в Одессе, Украина, в мае - июне 2011, и еще один специализированный тренинг в Батуми (№ 28), Грузия, в июле 2011.

Отчеты были подготовлены и направлены властям бенефициариев для комментирования и разъяснения. Затем отчеты были закончены, поданы в ЕС в марте 2011 и утверждены. Эти отчеты не публиковались на сайте по соображениям безопасности и в связи требованиями конфиденциальности, выдвинутыми проекту SASEPOL странами-бенефициариями. По этой же причине эти отчеты включены в Приложение В (Отчеты), но помечены как "ОТЧЕТЫ ПО МКУБ, КОНФИДЕНЦИАЛЬНО", и не будут далее распространены.

Таким образом, **цель** этого мероприятия состояла в оценке соответствия МКУБ по порту наилучшей

практики и в повышении осведомленности сотрудников, занимающих определенные должности, и была достигнута.

3.3.11 Мероприятие 5.1: Содействовать работе действующих в регионе Рабочих групп по вопросам безопасности и защиты на море (в рамках «Бакинской инициативы» ТРАСЕКА)

ТЗ и цели

Цель состоит в установлении диалога, в котором страны могли бы вести обсуждение и учиться друг у друга ввиду того, что морские риски границ не знают. Другие регионы мира установили региональное сотрудничество, от формализованного ведомственного сотрудничества до более неофициального. Как пример можно взять группу по REFAC (улучшению приемных сооружений) в рамках HELCOM. Эта региональная группа состоит из участников, имеющих разное образование и представляющих страны, находящиеся на разном уровне. Выводы этой группы были недавно сформулированы в виде «Рекомендаций» (юридически не обязательных для исполнения) для внедрения во всех странах-участницах. Проект, вместе с Секретариатом ТРАСЕКА, должен помочь в определении: главной цели встреч Рабочей Группы; организации и логистики, процедур, расписания; участников; создать проект рекомендаций и связанный с ним План Действий.

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

Таким образом, **цель** этого мероприятия состояла в тесном сотрудничестве с ТРАСЕКА, создании «Региональной Рабочей Группы», занимающейся вопросами морской охраны, безопасности и предотвращения загрязнения окружающей среды.

Меры

После начального совещания Национальных Координаторов от стран, состоявшегося в июле 2010, были созданы Национальные Рабочие Группы (НРГ) во всех странах, являющихся прямыми бенефициариями; это была 2-дневная интерактивная рабочая встреча, на которой обсуждались ТЗ для НРГ и РРГ и был разработан план действий на следующие НРГ. В свое время НРГ проанализировали состояние морского транспорта в своих странах в отношении охраны, безопасности и предотвращения загрязнения. ТЗ НРГ было обсуждено, разослано и официально утверждено на втором совещании РРГ в Брюсселе в сентябре 2010.

Национальные рабочие группы активно работали, и за время проекта было проведено 15 совещаний НРГ. Цель совещаний состояла, кроме прочего, в том, чтобы разработать ТРАС и список приоритетных мер, и освещать достигнутые успехи, изменения и просьбы о срочной поддержке из их стран. На совещаниях НРГ присутствовали Национальные Координаторы. Из-за несчастного случая с КЭ 2, некоторые совещания НРГ в 1 и 2 квартале 2011 были отсрочены, и проведены позднее.

В таблице приведены совещания НРГ, проходившие во время проекта.

Страна	1-ое	2-е	3-е	4-е
Азербайджан	17 сент 2010 Баку	14 дек 2010 Баку	11 фев 2011 Баку	
Грузия	19 ноя 2010 Батуми	18 фев 2011 Батуми	21 июля 2011 Батуми	
Казахстан	21 сент 2010 Астана	10 дек 2010 Актау	18 фев 2011, Актау	
Туркменистан	12 окт 2010 Туркменбаши	08 янв 2010 Туркменбаши		
Украина	11 март 10 Одесса	10 сент 2010 Одесса	16 дек 2010 Одесса	05 декабря 2011 Одесса

На этой фотографии изображены члены Национальной рабочей группы Казахстана, празднующие переход Казахстана в Белый Список Парижского Меморандума о взаимопонимании.



Региональная (Черноморско-Каспийская) Рабочая Группа по морской охране, безопасности и предотвращению загрязнения, была создана с целью укрепления регионального сотрудничества и взаимного обмена знаниями и практиками между странами, участвующими в проекте. Главным продуктом явился региональный План Действий (см. Мероприятие 5.2 ниже).

РРГ включала по 2 эксперта от прямого и косвенного бенефициария, имеющего конкретный опыт в области морской охраны, безопасности и предотвращения загрязнения, председательствовал Евросоюз. Хотя рассматривалось создание двух субрегиональных групп вместо одной региональной, чтобы лучше учесть обнаруженные различия между двумя морями, решено было оставить одну региональную рабочую группу, в которой ведущие участники будут показывать примеры и поощрять страны, которые все еще должны развивать свои возможности морской охраны, безопасности, и контроля за загрязнением. Были приглашены и принимали участие в работе Секретариат Черноморской Комиссии, Черноморский Меморандум о взаимопонимании и Секретариат Тегеранской Конвенции (CASPECO).

Всего проведено 4 комплексных совещания РРГ:

N.	Место и дата	Главный результат
1	18 декабря 2009, Брюссель	Создание РРГ и повестки дня
2	28-29 сентября 2010, Брюссель	Определение ключевых вопросов Региональной Стратегии Действий TRACECA
3	01-02 февраля 2011, Стамбул	Презентация первого комплексного TRAS.
4	30 сентября 2011, Брюссель	Утверждение TRAS и его подача в TRACECA; Турция приняла на себя первый срок председательства в РРГ

Отчеты о совещаниях РРГ находятся на сайте SASEPOL, а также в Приложении В (Отчеты), а соответствующие выводы совещаний РРГ приведены в Приложении В в качестве отдельного документа.

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Стараниями РРГ были достигнуты два важных результата - принятие TRAS Советом МГК в Бухаресте в ноябре 2011 и принятие Турцией на себя первого председательства в РРГ – г-жа Сесиль Озяник была назначена председателем РРГ, а г-н Эмре Динсер – вице-председателем. Документ из TRACECA о назначении приведен в Приложении D.



(Участники 3-го совещания РРГ в Стамбуле на экскурсии по Босфору на катерах аварийно-спасательной службы Турции)

Таким образом, **цель** этого мероприятия, создание Региональной Рабочей Группы, занимающейся вопросами морской охраны, безопасности и предотвращения загрязнения окружающей среды, была достигнута.

3.3.12 Мероприятие 5.2: Разработать для данного региона «План действий» по вопросам безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в соответствии с международными конвенциями и правилами

ТЗ и цель

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

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

Таким образом, **цель** этого мероприятия состояла в том, чтобы написать проект плана действий по вопросам морской охраны, безопасности и предотвращения загрязнения окружающей среды, обсудить и согласовать.

Меры

Региональный план действий TRACECA, в соответствии с ТЗ и в рамках выполнения решений 2-го совещания РРГ, был переименован в «Региональную стратегию действий TRACECA» (TRAS). Разработку проекта начали команда SASEPOL и Европейская Комиссия (г-н Р.Хендерсон и г-жа Б.Бернарди). Вскоре стало ясно, что потребуется дополнительная помощь, и был для этой работы приглашен краткосрочный эксперт (г-жа Жюли Хюбертс). Состоялось несколько визитов в TRACECA в Баку, в ходе которых были заложены основы TRAS.

Первая презентация TRAS Региональной Рабочей Группе состоялась на 3-м совещании РРГ в Стамбуле. После совещания РРГ, TRAS был пересмотрен специальной группой экспертов (г-жа

Жюли Хюбертс и г-н Назим Мамедов). После еще нескольких командировок в Баку, более детальный TRAS был представлен РРГ на специальном совещании по TRAS в Одессе, 18-20 апреля 2011.

На этом совещании в Одессе обсуждались приоритетные цели TRAS. Затем TRAS был переработан и представлен в ТРАСЕКА 2 мая на английском и русском языках. Затем TRAS был официально представлен на совещании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в Милане, Италия, 8 – 9 июня. На этой встрече г-жа Жюли Хюбертс представила TRAS Комиссии, и было принято решение о том, что TRAS будет подан на официальное утверждение Межправительственной Комиссии на совещании в Бухаресте, Румыния, в ноябре 2011.

Последний пересмотр TRAS / семинар состоялся в Анталии, Турция, с 05 по 08 сентября 2011. Большинство членов РРГ приняли участие, участвовали также представители национальных комитетов TRACECA. TRAS был завершен и представлен как «заключительный» на совещании РРГ в Брюсселе 30 сентября 2011. Заключительные комментарии были включены в текст на русском и английском языках, и TRAS был принят совещанием МГК в Бухаресте 24 ноября 2011.

Заключительный текст TRAS на английском и русском языках приведен в Приложении В.

Таким образом, *цель* этого мероприятия, подготовка и принятие Регионального плана действий, была достигнута.

3.3.13 Мероприятие 6: Поддержка внедрения планов транспозиции по результатам мероприятий 1.1 и 1.2, планов действий по результатам мероприятия 2.1 и планов обращения с отходами в порту по результатам мероприятия 4.2.

ТЗ и цель

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

Таким образом, *цель* этого мероприятия состояла в подготовке поддержки для стран-бенефициариев для конкретных случаев, в соответствии с мерами, идентифицированными в планах действий и транспозиции.

Меры

Этот новый Результат 6 вступил в силу в марте 2011. В рамках этой работы осуществляются:

1. Мероприятия, начатые до вступления в силу Приложения 4.
2. Мероприятия, начатые после вступления в силу Приложения 4.

На более поздних стадиях выполнения ТЗ проекта SASEPOL стало ясно, что в некоторых странах-бенефициариях была необходимость в немедленном вмешательстве. Там, где это было справедливо, планы действий и транспозиции и Список приоритетных мер TRAS пересматривались, и это обеспечивало основание для таких (требующихся) мероприятий, после чего обеспечивалась помощь. Основанием для таких «ранних» пакетов поддержки были планы действий и транспозиции в утвержденных отчетах under the по соответствующим работам (1.1, 1.2, 2.1 и 4.2). Они все указаны здесь, так как обеспечивают более четкую картину предоставленной помощи.

Поддержка обеспечивалась в форме «пакетов поддержки» с конкретными вмешательствами там, где об этом просили морские администрации и могли принять форму специальной технической поддержки, семинаров, тренингов, индивидуального обучения и т.д.

Всего было выполнено 17 пакетов поддержки:

Пакет поддержки	Тема	Время	Результат
Азербайджан 01	Пробный аудит VIMSAS	март 2011	Недостатки ясны
Азербайджан 02	Работа после VIMSAS	июль 2011	Меры по исправлению недостатков
Грузия 01	Проектирование законодательства STCW	Январь-март 2011	Закон об STCW I
Грузия 02	Проектирование законодательства по Признанным организациям	Март-май 2011	Принятие положения о ПО
Грузия 03	Пробный аудит VIMSAS	Май 2011	Недостатки ясны
Грузия 04	Аудит по управлению качеством	август 2011	Руководство по системе управления качеством
Грузия 05	Региональная экологическая программа ЕС	октябрь 2011	EU funding & requirements clear.
Грузия 06	MLC	октябрь 2011	Резюме проекта о соответствии MLC
Грузия 07	База данных	октябрь 2011	Резюме проекта о базе данных
Грузия 08	Юридическая поддержка МТА	Ноябрь-декабрь 2011	Резюме проекта о поддержке МТА
Казахстан 01	Резюме по обращению с отходами в порту	Май-август 2011	Резюме по обращению с отходами в порту
Казахстан 02	ISM	октябрь 2011	Требования ISM ясны
Казахстан 03	Морская добывающая промышленность	октябрь 2011	Требования к морской добывающей промышленности ясны
Туркменистан 01	Инд. Тренинг по PCS.	Июнь 2011	Требования PCS ясны
Украина 01	Доп. Тренинг по VIMSAS	Июль 2011	Требования VIMSAS
Украина 02	Резюме по обращению с отходами в порту	Май-август 2011	Резюме проекта
Украина 03	Пересмотр системы Признанных Организаций	Май-сентябрь 2011	Отчет о пересмотре контроля за ПО и проект закона о ПО.
Украина 04	Стратегия портов	октябрь – ноябрь 2011	Резюме проекта по национальной стратегии приватизации портов

Распределение средств и помощь в этих пакетах поддержки основаны на реальных запросах от бенефициариев, включенных в соответствующие планы действий и транспозиции, и на возможности таких запрошенных действий, а также на их предполагаемой приоритетности.

Например, есть и такие запросы, которые не могут быть удовлетворены нашим проектом по причине ограниченного времени или бюджетных ограничений (например, внедрение системы управления качеством в Грузии). Такие законные просьбы были обсуждены Национальными Рабочими Группами и представлены вниманию РРГ. Если эти просьбы будут выдвинуты на совещаниях РРГ, то двусторонняя поддержка может появиться (примеры этого имеют место между Турцией и Грузией).

В то время как мы стремимся равномерно распределить имеющиеся средства между прямыми бенефициариями, некоторые страны более требовательны и им более необходима помощь, чем другим. Далее, некоторые страны-бенефициарии более открыты, предоставляют информацию и доступ. Иными словами, есть разные обстоятельства, и учитывая ограничения проекта SASEPOL по срокам и по бюджету, а также принимая во внимание общие обязательства руководителей проекта использовать средства наиболее эффективным образом (Документ «EC Aid Delivery Methods», том 1, Руководство по управлению циклом проекта), некоторым странам-бенефициариям этот проект принес больше пользы, чем другим.

Таким образом, **цель** этого мероприятия - подготовка поддержки для стран-бенефициариев – была достигнута.

3.3.14 Мероприятие 7: Разработать меры по распространению информации о проекте и повышению осведомленности в вопросах безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды

ТЗ и цель

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

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

Таким образом, **цель** этого мероприятия состояла в разработке и обновлении сайта, в разработке и выполнении плана коммуникаций.

Меры

Согласно ТЗ, команда проекта должна разработать и внедрить План коммуникаций и прозрачности, обеспечивающий “[...] пресс-релизы, пресс-конференции, лифлеты и бюллетени, сайты, баннеры и другие рекламные материалы, связанные с работами по проекту.” Более того, все результаты проекта по этому мероприятию должны соответствовать Руководству ЕС по коммуникациям и прозрачности, а также Инструкциям по внешним работам ЕС. План был представлен ЕС в сентябре 2010 и утвержден в том же месяце.

План Коммуникаций и прозрачности включал внешние связи проекта SASEPOL и презентации, и обеспечил внедрение и выполнение критериев ЕС по прозрачности. Кроме того, План также

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

частично включал внутренние каналы коммуникации и процедуры, таким образом, обеспечивая взаимные и эффективные внутренние коммуникации, представление целей проекта и его достижений.

Меры внешних коммуникаций осуществлялись в соответствии с Планом в течение всего проекта, и были адресованы двум главным группам:

- Соответствующим морским администрациям и другим стейкхолдерам в странах-бенефициариях;
- Другим институционализированным целевым группам, таким как соответствующие организации ЕС, учреждения и проекты, включая организации за пределами сферы компетенции ЕС.

Ключевые стейкхолдеры в странах-бенефициариях включали:

- Морские администрации;
- Администрации портов;
- Морские учебные заведения;
- Общественность;
- СМИ.

Целевые группы в ЕС включали:

- TRACECA;
- Соответствующие Делегации ЕС и TACIS (в Туркменистане);
- Информационный Центр ENPI (Брюссель);
- Другие финансируемые ЕС инициативы в сфере морской охраны, безопасности и защиты окружающей среды, такие как SAFEMED II, IDEA, LOGMOS и т.д.

Целевые группы за пределами непосредственной сферы компетенции ЕС включали:

- Черноморскую Комиссию;
- CASPECO;
- IMO;
- Дипломатические миссии.

Все работы и материалы, запланированные согласно ТЗ по настоящему Результату, были выполнены. Дополнительно, был осуществлен ряд мер, принятый из Руководства ЕС по коммуникации и прозрачности и других Руководств с сайта Инфо-Центра ENPI.

Проект SASPEOL также подготовил брошюру по проекту, содержащую истории о выполнении проекта и освещающие его работу, а также CD Rom с рекламными материалами, отчетами и наиболее важными материалами тренингов. Эта брошюра/ CD Rom были переданы странам-бенефициариям, стране-председателю ППГ, TRACECA и Делегациям ЕС.

На сайте SASEPOL в среднем 4,000 посещений в месяц, по оценкам половина из них_ настоящие пользователи.

SASEPOL выпускал бюллетени. Дизайн этих бюллетеней обеспечивает соответствие новым руководствам ЕС по коммуникациям и прозрачности. Обзор статей бюллетеней, ссылок и т.д. приведен ниже. Кроме того, сайт SASEPOL будет поддерживаться в рабочем состоянии более одного года, до 31 декабря 2012, а после этого будет передан TRACECA или Региональной Рабочей Группе.

В таблице ниже приведены мероприятия и публичные акции.

Результаты /документы, указанные в ТЗ и Планах Коммуникаций, и дополнительные	Число, указанное в ТЗ/Плане	Результаты /документы	Канал распространения	Ссылки
Сайт	1	Сайт регулярно обновляется, интегрирован с сайтом TRACECA: www.sasepol.eu Языки сайта – английский и русский	www.sasepol.eu Меню сайта включает: - О проекте SASEPOL - Обзор проекта - План Действий TRACECA [одно из главных достижений проекта] - Загрузка [раздел с полными текстами отчетов проекта, бюллетеней, брошюр и т.д.] - Новости - Ссылки - Наши контакты	www.sasepol.eu http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/development-of-common-security-management-system-and-cooperation-in-the-area-of-maritime-safety-and-ship-pollution-prevention-for-the-black-sea-and-the-caspian-sea/
Бюллетени (на двух языках – англ/рус.)	Число не указывалось	SASEPOL LIFEBOUY, Выпуск 1, Ноябрь 2010	Сайт SASEPOL Список рассылки SASEPOL	http://www.sasepol.eu/downloads/press/newsletter/
		SASEPOL LIFEBOUY, Выпуск 2 (бюллетень проекта), апрель 2011	Сайт SASEPOL Новости TRACECA Информационные новости ENPI NYCOM WORLDWIDE COMMUNITY NEWS	http://www.sasepol.eu/downloads/press/newsletter/ http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/sasepol_newsletter_issue_2/ http://www.enpi-info.eu/eastportal/news/project/25601/Newsletter-

Результаты /документы, указанные в ТЗ и Плане Коммуникаций, и дополнительные	Число, указанное в ТЗ/Плане	Результаты /документы	Канал распространения	Ссылки
				emphasises-closer-maritime-cooperation-within-Black-and-Caspian-Sea-regions
				http://www.nykom.com/2011/06/17/sasepol-newsletter-issue-2/
		SASEPOL LIFEBOUY, Выпуск 3 (бюллетень проекта), окт. /ноя. 2011	Сайт SASEPOL Новости TRACECA [будут подгружены по мере перевода на русский, одобрение офицера по связям с общественностью TRACECA получено] Новости ENPI [будут подгружены после перевода на русский]	http://www.sasepol.eu/downloads/press/newsletter/ http://www.traceca-org.org/en/news/news-filtered-by/?tx_ttnews[project]=250
Пресс-релизы (снабжены разделом «новости», см. ниже)	Число не указано	Пресс-релиз о тренинге по СУДС, проведенном ГП «Дельта-Лоцман», Николаев (Украина), 18 февраля 2011 Сообщения составили: Джон Остергаард (ключевой эксперт SASEPOL), Геннадий Гарас, заместитель директора «Дельта-Лоцман», Кирилл Середа, координатор тренингов проекта и Сергей Руденко, координатор SASEPOL от Украины и проректор Одесского национального морского университета.	Сайт «Дельта-Лоцман» Онлайн ресурс «Транс-порт» Transas Ukraine (онлайн)	http://www.delta-pilot.ua/index.php?mode=events&id=1153 http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=25082 http://www.transas.com.ua/content/view/full/27/
		“Еще два тренинга, финансируемых ЕС, в Одессе и Баку: Конвенции IMO” сентябрь 2010	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/downloads/press/
		“Встреча высокого уровня: Региональная Рабочая Группа и Руководящий Комитет по морской охране, безопасности и предотвращению загрязнения	Сайт SASEPOL Сайт TRACECA	http://www.sasepol.eu/downloads/press/ http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/development-of-common-security-

Результаты /документы, указанные в ТЗ и Планах Коммуникации, и дополнительные	Число, указанное в ТЗ/Плане	Результаты /документы	Канал распространения	Ссылки
		пройдет в сентябре", сентябрь 2010		management-system-and-cooperation-in-the-area-of-maritime-safety-and-ship-pollution-prevention-for-the-black-sea-and-the-caspian-sea/
		"Первый тренинг по MARPOL 73/78 для бенефициариев проекта SASEPOL состоится в октябре", начало октября 2010	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/downloads/press/
		"Тренинг по оперативным аспектам SOLAS 74 для бенефициариев SASEPOL состоится этой осенью", октябрь 2010	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/downloads/press/
		"Второй тренинг по MARPOL 73/78 для бенефициариев SASEPOL," ноябрь 2010	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/downloads/press/
		"Тренинг по Международному Кодексу управления безопасностью для бенефициариев SASEPOL," ноябрь 2010	Сайт SASEPOL Сайт TRACEK	http://www.sasepol.eu/downloads/press/ http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/sasepol_training_on_international_safety_management_code/
Пресс-конференции и пресс-брифинги	Число не указано	Пресс-конференция, 1 февраля, 2011, Стамбул (Турция) и совещание Региональной Рабочей Группы, 28 – 1 февраля, Стамбул (Турция) Спикеры: Роел Хендерс (EU PM); Вим Верхегт, Директор проекта SASEPOL; Джон Остергаард, Ключевой эксперт проекта SASEPOL; Ахмет Кидейш, Исполнительный директор Черноморской Комиссии; Эмре Динсер, эксперт по морским вопросам,	Агентство новостей Deniz Haber News Agency (онлайн и печатная публикация) Ulasim онлайн и печатная публикация Utikad онлайн Lojiport онлайн Сайт проекта	http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/32992/traceca-karadeniz-hazar-denizi-proje-bulgaristan-caspeco-uzman-sekreterligi.html http://www.ulasimonline.com/news_detail.php?id=25350 http://www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=7538 http://www.lojiport.com/traceca-2012de-hayata-geciyor-27021h.htm

Результаты /документы, указанные в ТЗ и Планах Коммуникаций, и дополнительные	Число, указанное в ТЗ/Плане	Результаты /документы	Канал распространения	Ссылки
		Секретариат морских дел.		http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/development-of-common-security-management-system-and-cooperation-in-the-area-of-maritime-safety-and-ship-pollution-prevention-for-the-black-sea-and-the-caspian-sea/
Пресс-конференция в Баку, Азербайджан, 21 октября 2010 (после проведения тренинга No 8). Спикеры: г-н Акиф Мустафаев, Национальный Секретарь ТРАСЕКА от Азербайджана; г-н Жан-Луи Лаврофф, советник, Делегация ЕК в Республике Азербайджан, Капитан Джон Остергаард, ключевой эксперт проекта SASEPOL		Сайт SASEPOL AZTV Азербайджанское национальное ТВ – Видео-отчет о пресс-конференции был включен в программу национальных новостей, переданных в октябре 2010. Salam News, Информационное агентство, SIA, INTERFAX Азербайджан, APA INFORMASIA, AZADINFORM, Palitra, РИА «Новости», НПО «Есо Union» и Space (частная телевизионная станция Азербайджана)		Отчеты опубликованы: www.sia.az; - www.525.az (525-ciqazet); - www.hellenicshippingnews.com; - www.news.az; www.oananeews.org (the Organization of Asia-Pacific News Agencies); www.searates.com; www.seanews.com.tr; www.today.az .
Пресс-брифинг по «Руководству по обращению с отходами в Одесском порту», разработанному при поддержке проекта SASEPOL, Одесса, 15 апреля 2011. Выступали: Дженс-Петер Оленшлягер (эксперт SASEPOL), Фалько Селльнер (Руководитель проекта SASEPOL); Дмитрий Чернега (ОМТП); Сергей Руденко (Координатор SASEPOL от Украины); представители главных заинтересованных групп из Одесского и других		Программа передач о Руководстве 18 и 19 апреля 2011 в 8.10, 15.10 и 18.10 на украинском радио и черноморском радио.		http://www.sasepol.eu/news/

Результаты /документы, указанные в ТЗ и Плане Коммуникации, и дополнительные	Число, указанное в ТЗ/Плане	Результаты /документы	Канал распространения	Ссылки
		украинских портов (дискуссия за круглым столом)		
Лифлеты и брошюры	Число не указывалось	Брошюры и лифлеты о проекте были подготовлены в соответствии с Руководствами ЕС по прозрачности и раздавались всем участникам мероприятий SASEPOL в течение всего проекта.	Тренинги и другие мероприятия, организованные проектом	http://www.sasepol.eu/downloads/press/brochure/
	Нет (эта работа дополнительная к тем, что были включены в ТЗ /План)	Еще две брошюры будут выпущены в последний месяц проекта, чтобы сообщить об успешных историях проекта и конкретных случаях	Сайт SASEPOL Сайт TRACECA Портал Инфо-центра ENPI Некоторое количество твердых копий будет разослано в ЕС в Брюсселе, Постоянный Секретариат TRACECA, Делегации ЕС в странах-бенефициариях, морские администрации стран-бенефициариев.	(на этой стадии ссылок пока нет; они появятся, когда брошюр будут утверждены для печати)
Баннеры и рекламные материалы	Число не приводилось	Баннеры о проекте SASEPOL и канцтовары (карты, ручки) были подготовлены согласно рекомендациям ЕС по прозрачности, и продемонстрированы / розданы всем участникам мероприятий SASEPOL в течение всего срока проекта.	Тренинги и другие мероприятия, организованные проектом.	Не применимо

Результаты /документы, указанные в ТЗ и Плана Коммуникации, и дополнительные	Число, указанное в ТЗ/Плане	Результаты /документы	Канал распространения	Ссылки
Обновление информации по работам проекта «Новости»	Число не приводилось	"Дальнейшие шаги в развитии Регионального Плана Действий по морской охране, безопасности и предотвращению загрязнения Черного и Каспийского морей под эгидой TRACECA," июль 2011	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/tras/
			Новости TRACECA	http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/further_steps_in_developing_a_regional_action_plan_on_maritime_safety_security_and_ship_pollution/
			ENPI Info News	http://www.enpi-info.eu/eastportal/news/project/25602/Black-and-Caspian-Seas-Regional-Action-Strategy-approved-at-TRACECA-meeting
			NYCOM WORLDWIDE COMMUNITY NEWS	http://www.nykom.com/2011/06/17/further-steps-in-developing-a-regional-action-plan-on-maritime-safety-security-and-ship-pollution-prevention-for-the-black-and-caspian-seas-under-the-umbrella-of-traceca/
		"Совещание РРГ и Руководящего Комитета, Брюссель, Бельгия, 28-29 сентября, 2010"	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/news/
			Сайт TRACECA	http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/event/n/sasepol_regional_working_group_sasepol_steering_committee_meeting/
		"Тренинг и пресс-конференция SASEPOL, 18 – 22 октября, 2010"	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/news/
			Сайт TRACECA	http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/event/n/sasepol_training_event_and_press_conference/
		Объявление о выпуске бюллетеней	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/news/
		"Последний семинар SASEPOL по вопросу TRAS," август 2011	Сайт SASEPOL	http://www.sasepol.eu/news/
				http://www.traceca-org.org/en/news/single-news/n/on_6_7_september_2011_workshop_on_the

Результаты /документы, указанные в ТЗ и Планах Коммуникации, и дополнительные	Число, указанное в ТЗ/Плане	Результаты /документы	Канал распространения	Ссылки
				development of regional action plan tras was held in antalya/
				http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/event/n/traceca_regional_action_strategy_tras_workshop/
		"Вторая ознакомительная поездка SASEPOL в Роттердам и Четвертое совещание РРГ в Брюсселе, 26 сентября – 1 октября, 2011," сентябрь 2011	Сайт SASEPOL Сайт TRACECA	http://www.sasepol.eu/news/
Участие в региональных общественных мероприятиях & и пропаганда целей проекта и вклада ЕС	Нет (эта работа является дополнительной к Плану)	Специальная палатка и презентация во время конференции Международной Транспортной Недели в Одессе, 31 мая - 4 июня 2010	Баннеры, брошюры и презентация	http://www.expo-odessa.com/exeb.phtml?id=59&lang=en

Для улучшения внутренней коммуникации и обеспечения соблюдения руководств ЕС по коммуникации и прозрачности, относящихся к отчетности, организации и тренингам / семинарам, взаимодействия с главными стейкхолдерами и т.д. во всем регионе проекта, команда проекта, работавшая в двух проектных офисах (в Одессе и Баку) и в пяти странах-бенефициариях осуществила следующее:

- Были созданы Шаблоны отчетности по проекту (отчетов о ходе выполнения проекта; отчетов о командировках, отчетов о тренингах и т.д.), которые использовали одно и то же форматирование; отчеты выпускались / публиковались только после пересмотра и внутреннего утверждения (дата выпуска и пересмотра включалась во все отчеты SASEPOL);
- Отчеты проекта и другие материалы, которые можно продемонстрировать общественности, и не подпадающие под соглашение о конфиденциальности с клиентом и / или страной-бенефициарием, публиковались на сайте проекта (раздел «загрузка»)
- Был создан файловый сервер онлайн, который был доступен для всего персонала проекта, а также для национальных и международных пользователей через сайт проекта. Чтобы эта система работала, эксперт по IT рассмотрел, какое программное обеспечение и компьютерная техника используются во всех пяти странах; в тех случаях, когда требовалось улучшение, были даны рекомендации, и весь штат проекта был обучен пользованию файлами так же, как и использованию руководств ЕС по коммуникациям и прозрачности.

Ресурсы

Коммуникациями занимался Руководитель Группы при поддержке Экспрета по коммуникациям и эксперта по IT, местные контакты осуществлялись через национальных координаторов и местных экспертов.

3.4 Освоенные бюджетные ресурсы

Название проекта: Развитие управления морской охраной и безопасностью, предотвращение загрязнений с судов для Черного и Каспийского морей (SASEPOL)		Номер проекта: EuropeAid/127221/C/SER/Multi		Страны: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина		Стр.:	
Период планирования: 01.08.11 – 31.12.11		Дата подготовки отчета: 10/12/2011		Консультант Еврокомиссии: компании Mott MacDonald - Milieu - Ramboll Danmark - Tethys Consulting			
Задачи проекта: Содействовать эффективному внедрению международной законодательной базы и международных конвенций в сфере безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в странах региона Черного и Каспийского морей							
РЕСУРСЫ/ПОТРЕБНОСТИ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО С УЧЕТОМ ДОПОЛНЕНИЯ 3 (человеко-дней)	ЗАПЛАНИРОВАННОЕ ВРЕМЯ	ОТРАБОТАННОЕ ВРЕМЯ	ВСЕГО РЕАЛИЗОВАНО	ОСТАЛОСЬ НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ		
ПЕРСОНАЛ							
ВСЕГО ПО ЕС	406	78	80	406	0		
Ф. Пардо/ Ф. Селльнер	290	53	53	290	0		
Б. Апперри	338	0	0	338	0		
Дж. Остергаард	492	169	169	492	0		
Краткосрочн. младш. спец.	2373	200	200	2363	0		
Краткосрочн. старш. спец.							
Итого	3899	500	502	3899	0		
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ							
Итого							

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

ДРУГИЕ ПОТРЕБНОСТИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ	1,200,854.56€	€334,000	€333,634	€1,200,488.56	€366.00
Итого	1,200,854.56€	€334,000	€333,634	€1,200,488.56	€366.00
ИТОГО	3,403,182.06€				€366.00

3.5 Допущения и риски

Анализ допущений и рисков приведен в разделе 4.7 данного отчета. В широком смысле они практически те же, что обозначены в «Отчете о начальном этапе проекта», поэтому здесь их подробное разъяснение повторно не приводится. Однако напомним ключевые моменты, которые были выявлены:

- Задержки административного характера, которые замедляют выполнение проекта и затрудняют доступ экспертов в морские администрации.
- Задержки с получением виз, из-за которых не только откладывались поездки экспертов в страны-бенефициары, но и возникали трудности для граждан этих стран с выездом за пределы своей страны на мероприятия, проводимые на уровне всего региона.
- Ограничения, связанные с мерами безопасности, которые затрудняли доступ в порты либо встречи с определенными людьми.
- Недостаточные возможности общения с ключевыми заинтересованными сторонами – в результате нет встреч, которые были бы полезны, и должного взаимодействия.
- Языковые трудности, из-за которых обсуждение важных вопросов усложняется, и что-то может быть понято неправильно.
- Трудности с тем, чтобы эксперты признавали различие в характеристиках двух разных морей, в регионе которых действует проект.
- Возможно, что проводимая учебная программа не встретит достаточной поддержки.
- Слабый уровень взаимодействия с третьими сторонами, в том числе с негосударственными организациями, частным сектором и не относящимися к морской деятельности государственными организациями может привести к сужению потенциальной пользы проекта.

Главные вмешательства в этом отчетном периоде относились к конфиденциальности и визам. В отношении конфиденциальности все эксперты проекта SASEPOL подписывают договор о конфиденциальности на русском и английском языке, и это показало себя полезной мерой при получении доступа к информации или людям, в чем ранее отказывали. Что касается виз в Азербайджан и Туркменистан, был определен официальный процесс, который позволяет нам теперь получать визы вовремя.

Поскольку проект получил признание в странах-бенефициариях, официальный процесс встреч с ключевыми стейкхолдерами также налажился, и стремление к сотрудничеству усилилось. Пропагандируется VIMSAS и мероприятия по менеджменту отходов в порту, и к этим вопросам отмечается растущий интерес в большинстве странах.

3.6 Вопросы управления и координации

Г-н Вим Верхегт ушел с поста директора проекта и его сменил г-н Шон Мерфи. Кроме этого, никаких изменений в структуре управления или в методологии за отчетный период не произошло.

3.7 Вопросы финансирования

Приложение No 4 привело к перераспределению средств между статьями бюджета проекта.

3.8 Основные вопросы качества и устойчивости результатов

Системе управления качеством, безопасностью и охраной окружающей среды, которую использует компания «Мотт МакДоналд» при управлении данным проектом, сертифицирована по

международным стандартам ISO9001 и ISO14001. Вся документация имеется в наличии, и при необходимости ее могут предъявить для проверки.

3.8.1 Качество

Компания «Мотт МакДоналд» проводит проверку и корректировку, как технического содержания, так и изложения издаваемых документов перед тем, как направлять их Комиссии и Бенефициарам.

До сих пор все протоколы Европейского Союза соблюдались и правила прозрачности ЕС выполнялись.

3.8.2 Устойчивость

С точки зрения экологической устойчивости, ключевой вопрос состоит в том, чтобы оказать содействие странам-бенефициарам в реализации международных конвенций, а также местных конвенций, если таковые имеются. Эта тема периодически повторяется в предписанных Результатах и Мероприятиях, которые обозначены в соответствующих Технических заданиях.

Что касается устойчивости в более широком смысле, – необходимо было выбрать такой подход к обучению, в котором признавалась бы необходимость оставить бенефициарам наследие в виде знаний, полученных в результате взаимодействия с инструкторами, иностранными экспертами, а также другими бенефициарами (непосредственными или косвенными). В проекте также необходимо выявить, какие существуют факторы, которые представляют угрозу этим знаниям, но при этом передаются следующему поколению моряков.

РРГ и НРГ несут в себе элементы устойчивости. Как TRAS, так и планы действий для НРГ рассчитаны намного дольше, чем на срок выполнения проекта SASEPOL. Первое председательство в РРГ приняла на себя Турция.

Главным образом, деятельность проекта была организована так, чтобы пропагандировать устойчивость через предоставление Технической Помощи во внедрении местного законодательства и через процессы по внедрению требований соответствующих международных конвенций; это было отражено в разных планах действий и транспозиции и в пакетах поддержки, включая и ряд Резюме Проектов.

Материалы тренингов и отчеты можно найти на сайте SASEPOL, который будет поддерживаться в рабочем состоянии в течение года после проекта SASEPOL.

Общеизвестно, что должное внедрение на национальном уровне международных и региональных конвенций является делом, требующим длительного времени, и осуществить это за время проекта SASEPOL было невозможно. Поэтому устойчивость может быть достигнута только путем непрерывной поддержки на протяжении фазы, следующей за проектом (Фазы 2), которую, наиболее вероятно, будет осуществлять непосредственно EMSA (Европейское Агентство по морской безопасности).

3.9 Обновленный план управления рисками

Риск	Потенциальное влияние	Степень риска (Выс./ Ср./ Низк.)	Стратегия управления риском	Ответственные
Административные задержки	Задержки поездок, необходимых по проекту, и невозможность доступа для встреч с ключевым персоналом морских администраций	Низк.	<p>Воспользоваться помощью местных координаторов в каждой стране, которые могли бы дать консультации и эффективно провести группу проекта через необходимые административные процедуры.</p> <p>Сотрудничать с другими проектами Европейского Союза, у которых есть опыт по этим вопросам.</p> <p>Запросить поддержку от секретариатов ТРАСЕКА</p>	<p>группа проекта</p> <p>ТРАСЕКА</p>
Задержки с оформлением виз	Невозможность для экспертов или персонала бенефициаров совершать поездки на совещания или выезды для выполнения задач проекта	Ср.	<p>Планировать встречи и выезды заранее, чтобы выделить персоналу достаточно времени для получения виз.</p> <p>По возможности организовывать совещания на территориях, где визовые требования менее строгие.</p> <p>Сотрудничать с другими проектами Европейского Союза и Делегациями ЕС/ТАСИС, у которых есть опыт по этим вопросам.</p>	группа проекта
Ограничения в связи с вопросами безопасности	Некоторые аспекты деятельности портов (в частности, те, что связаны с безопасностью и мерами контроля судов государством порта, рассматриваемыми в данном проекте) представляют собой закрытую информацию. Это может привести к отказу в доступе на объекты, а также в доступе к людям и документации, что не позволит группе проекта полностью разобраться в ситуации. В результате пострадает качество рекомендаций, которые мы даем.	Выс.	<p>Выявить местные требования и следовать им.</p> <p>Выезды для выполнения задач проекта планировать задолго до их начала.</p> <p>Организации-бенефициары проекта должны предоставить необходимый доступ на объекты и уведомлять группу проекта о каких бы то ни было конкретных ограничениях.</p> <p>Внедрить меморандум о конфиденциальности.</p>	<p>группа проекта</p> <p>организации-бенефициары проекта</p>
Участие ключевых заинтересованных сторон	Для доступности проекта необходимо, чтобы персонал проекта мог взаимодействовать с оперативным персоналом морских администраций и проводить для них обучение. Если такого доступа не будет предоставлено, результаты проекта окажутся очень ограниченными – мы не сможем продвинуться дальше сборника общих инструкций, который будет у них пылиться на полке.	Выс.	<p>группа проекта должна заранее уведомлять бенефициаров о совещаниях и мероприятиях, и при этом предоставляя описание круга рассматриваемых вопросов с четким указанием того, чье участие требуется и какую пользу это мероприятие принесет для администрации.</p> <p>Администрациям следует постараться приложить достаточные</p>	<p>группа проекта</p> <p>службы-</p>

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

Риск	Потенциальное влияние	Степень риска (Выс./ Ср./ Низк.)	Стратегия управления риском	Ответственные
			усилия, чтобы назначить соответствующих людей для взаимодействия с проектом и выделить им время для этого.	бенефициары проекта
Языковые трудности	При переводе могут возникать ошибки, которые могут вызвать путаницу либо привести к неверной интерпретации мероприятий проекта или каких-либо выводов.	Низк.	Обеспечить, чтобы к работе по задачам проекта привлекались письменные и устные переводчики подходящей квалификации.	группа проекта
Специфика и различия двух морей	Есть риск того, что некоторые обобщения (касательно показателей деятельности или каких-либо проблем) могут привести к тому, что мы предложим рекомендации, которые окажутся неподходящими для некоторых бенефициаров. В худшем случае это может даже привести к отчуждению стран по отношению к проекту.	Выс.	Создать возможности взаимодействия на уровне отдельных подрегионов (частей рассматриваемого региона) – для Черного моря и для Каспийского моря. Обеспечить, чтобы при формировании своих рекомендаций группа проекта учитывала различия между двумя морями.	группа проекта
Поддержка программы обучения	Если в странах-бенефициарах предлагаемые программы обучения не найдут полной поддержки, существует риск того, что реализация проекта будет ограничена.	Ср.	Обеспечить, чтобы предварительный вариант «Плана тренингов» был разработан как можно скорее и разослан бенефициарам, чтобы у них была возможность направить свои комментарии.	группа проекта/ организации- бенефициары проекта
Взаимодействие с третьими сторонами	В проектах, которые сейчас находятся в процессе реализации, существует вероятность дублирования усилий, а также есть риск исключения из процесса третьих сторон, которые играют активную роль в работе портов и осуществлении перевозок на данной территории.	Ср.	Повысить роль и значение проекта, обратить внимание третьих сторон на цели проекта (для этого предназначено запланированное Мероприятие 7 в проекте). Активно стремиться наладить сотрудничество с другими проектами и заинтересованными организациями.	группа проекта

4. Критическое рассмотрение главных проблем

Согласно Разделу 26 Общих Условий контракта, «критическое изучение главных проблем, если уместно, должно быть включено в заключительный отчет». Таким образом, этот раздел рассматривает самые проблематичные области проекта SASEPOL.

Оглядываясь назад, можно утверждать, что крупных проблем во время выполнения проекта не было. Однако, нельзя сказать, что проблем не было совсем. Они случались, и в таблице ниже показана природа этих проблем, меры по их смягчению и уроки, извлеченные нами.

Проблема	Мера(ы) по смягчению	Извлеченные уроки
Ограничительные визовые режимы	Планирование заранее и более тесное сотрудничество с морскими администрациями. Письма в поддержку от TRACECA.	О визитах следует заранее сообщать соответствующим органам власти, обеспечивая достаточно времени для виз. Привлечение Делегаций ЕС.
Доступ к информации	Подписание договоров о конфиденциальности и направление заранее условий командировки.	Подготовка договора о конфиденциальности является основополагающе важным, равно как и заявление проекта о типе необходимой информации и о том, почему она нужна.
Изменения в организационных структурах	Проявить гибкость и поддержать перемены путем целевых вмешательств.	За время долгосрочного проекта институциональные изменения являются неизбежными. Элемент гибкости в ТЗ должен позволять оказание помощи в определенных случаях.
Несчастные случаи, проблемы со здоровьем	Внедрение Руководства Mott MacDonald по охране здоровья и безопасности.	Проверка состояния здоровья долгосрочного персонала перед проектом и внедрение политики охраны здоровья и безопасности должны быть обязательными
Отмена участия слушателей в тренингах	Планирование заранее и решение вопросов с соответствующей администрацией.	У некоторых стран есть внутренние системы и для участия в тренингах людям требуется внутреннее разрешение. Это следует решать с Делегациями ЕС и стараться обеспечить отсутствие длительных процессов утверждения для ключевого персонала.

5. Приложение А: Логическая структура

Общие цели	Показатели достижения	Средства проверки	Риски и допущения
<p>Общая цель проекта состоит в том, чтобы Способствовать развитию международных морских пассажирских и грузовых перевозок и оказывать содействие в сфере безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды в черноморском и каспийском регионах.</p>	<p>Соответствие ожидаемым результатам</p>		<p>Политическая нестабильность, частые административные изменения, недостаточное техническое сотрудничество между странами</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Способствовать интеграции положений международных конвенций и правил в государственное законодательство и нормы стран-бенефициаров. • Поддерживать развитие возможностей (как технических, так и в отношении персонала), необходимых для выполнения требований ИМО (Международной морской организации) по безопасности судоходства, защищенности транспорта, включая пассажиров и экипажи, и требований по охране окружающей среды. • Развивать и адаптировать возможности (как технические, так и в отношении персонала), необходимые для создания эффективного контроля судов государством порта на Черном и Каспийском морях; • Оказывать поддержку соответствующим учреждениям, которые в странах и в регионе отвечают за выполнение таких задач, как обеспечение безопасности и защиты и надзор за состоянием окружающей среды. Предоставлять им консультации по внедрению международных конвенций. • Определить модели наилучшей практики в отношении безопасности, защиты и предотвращения загрязнения с судов для выбранных портов в участвующих в проекте странах ТРАСЕКА с использованием европейского опыта. 	<p>Соответствие ожидаемым результатам</p>		<p>Отсутствие гармонизированного законодательства для внедрения международных конвенций. Недостаток сотрудничества между странами. Разные интерпретации требований международных конвенций в разных странах.</p>

- Оказать поддержку в определении приоритетных проектов и пропагандировать схемы финансирования с участием частного сектора и разработкой платформ для государственно-частного партнерства.

Результаты	Показатели достижения	Средства проверки	Риски и допущения
РЕЗУЛЬТАТ 1: Поддержка в соблюдении положений международных конвенций и европейского законодательства в отношении безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды.	Предоставлены технические консультации. Выверено законодательство стран и инструкции по внедрению этих положений.	Сравнение законодательства и оперативных процедур стран проекта с требованиями и инструкциями, которые содержатся в конвенциях. Национальное законодательство сравнено с требованиями конвенций	Необходимо, чтобы со стороны стран-бенефициаров было достаточно сильное намерение перенести (транспонировать) и эффективно внедрить положения международных конвенций и правил в свое законодательство.
РЕЗУЛЬТАТ 2: Содействие во внедрении соответствующих положений морской законодательной базы и международных конвенций, а также в применении VTS (систем управления движением судов) в морских администрациях и в администрациях портов.	Предоставлены технические консультации. Выверено законодательство стран и инструкции по внедрению этих положений. Предоставлены технические консультации по использованию VTS.	Инспектирование работы VTS (систем управления движением судов) и сравнение со стандартами Европейского Союза.	Нужна устойчивость общих приоритетов стран региона в вопросах, относящихся к морской отрасли.
РЕЗУЛЬТАТ 3: Подготовка и внедрение учебных модулей, посвященных актуальным вопросам морской тематики – таким, как PSC, PWM (управление отходами в порту), ISPS (Международный кодекс по охране судов и портовых средств) и организация работы с VTS (системами управления движением судов).	Предоставлены технические консультации. Созданы учебные модули. Собрано документальное подтверждение участия в тренинговых мероприятиях.	Программа обучения. Материал учебного курса, оценка соответствия курса стандартам Европейского Союза.	Нужна техническая поддержка со стороны морских администраций, а также администраций портов и местных экспертов, привлекаемых для выполнения краткосрочных задач.
РЕЗУЛЬТАТ 4: Определение «образцовых» портов и примеров наилучшей практики, повышение осведомленности и проведение обучения по вопросам деятельности PSC, внедрения положений конвенции Marpol (в отношении приемных сооружений), реализации ISPS (Международного кодекса по охране судов и портовых средств).	Предоставлены технические консультации. Выбраны «образцовые» порты. Подтверждено, что найденные примеры наилучшей практики соответствуют требованиям положений о PSC, положений конвенции MARPOL и кодекса ISPS.	Сравнение практики «образцового» порта и соответствующей практикой портов Европейского Союза.	Нужны согласованность действия, заинтересованность и участие соответствующих учреждений в этом процессе.

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



РЕЗУЛЬТАТ 5: Содействие сотрудничеству в регионе по вопросам безопасности и защиты на море.	Предоставлены технические консультации. Есть Техническое задание для Рабочей группы по сотрудничеству в регионе.	Подтверждение обмена информацией, а также совместных мероприятий в текущей деятельности по данным вопросам.	Нужна политическая воля, желание поддерживать сотрудничество в регионе. Также должен быть достаточный уровень сотрудничества между различными министерствами.
РЕЗУЛЬТАТ 6: Содействие в осуществлении планов транспозиции по результатам работ 1.1 и 1.2, планов действий по результатам работы 2.1 и планов обращения с отходами в порту по результатам работы 4.2.	Предоставлены технические консультации. Составлен список морских проектов с указанием этих проектов в порядке приоритетности, а также собраны соответствующие «резюме проектов».	Резюме проектов поданы, тренинги проведены, отчеты представлены	
РЕЗУЛЬТАТ 7: Завершение разработки мер по распространению информации о проекте и повышению осведомленности в вопросах безопасности и защиты на море и охраны окружающей среды.	Предоставлены технические консультации. Есть «План распространения информации» и веб-сайт проекта.	Сопоставление плана распространения информации и веб-сайта проекта с другими веб-сайтами проектов Европейского Союза.	
Мероприятие 1.1. Проанализировать, в какой степени в законодательство стран-участниц перенесены (транспонированы) положения международных конвенций и правил – MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC – для всех стран.	Документ IMO (Международной морской организации) «О статусе конвенций IMO». Анализ законодательства стран проекта.		Политическая нестабильность в некоторых странах-бенефициарах или во всем регионе.
Мероприятие 1.2: В зависимости от результатов, выясненных в ходе Мероприятия 1.1, подготовить и реализовать план по переносу (транспозиции) положений пересмотренных международных конвенций и правил в государственное законодательство соответствующих стран (там, где это необходимо).	Технические консультации.		Риск представляют частые административные перемены в некоторых странах-бенефициарах, что приводит к потере ноу-хау и профессиональных кадров
Мероприятие 1.3. Обсудить и разработать план присоединения к VIMSAS – «Системе добровольной проверки стран-членов IMO (Международной морской организации)».	Встречи с представителями морских администраций.		Недостаточный уровень сотрудничества между странами-бенефициарами на уровне всего региона.
Мероприятие 2.1. Провести оценку и оказать содействие в усовершенствовании государственных морских организаций стран-участниц, а также структуры и процедур для внедрения соответствующих	Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи.		

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



положений (MARPOL, SOLAS/ISPS и Меморандумов о взаимопонимании по PSC).		
<p>Мероприятие 2.2. Оценить потребности и приоритеты в использовании и работе VTS (систем управления движением судов) в основных портах стран-участниц.</p>	<p>Посещение служб VTS. Встречи с представителями государственных служб, отвечающих за VTS. Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи.</p>	<p>Различия в законодательной базе и организационной структуре соответствующих служб в странах-бенефициарах.</p>
<p>Мероприятие 3.1. Подготовить «План тренингов» по актуальным вопросам для проведения обучения и наращивания возможностей, при этом работая согласованно с соответствующими учебными заведениями стран-бенефициаров.</p>	<p>Визиты в учебные заведения и встречи с преподавательским составом.</p>	<p>Международные правила и положения претерпевают различные вариации и интерпретации в зависимости от страны.</p>
<p>Мероприятие 3.2. Провести необходимые курсы обучения (на уровне отдельных стран либо всего региона) и содействовать эффективной передаче знаний (ноу-хау).</p>	<p>Курсы обучения и практические семинары.</p>	
<p>Мероприятие 4.1. Содействовать в разработке необходимых инспекционных процедур, а также определить в каждой из стран-участниц порты наилучшей практики, которые обеспечивают эффективный PSC.</p>	<p>Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи. Посещение основных портов стран-бенефициаров, проведение встреч.</p>	
<p>Мероприятие 4.2 Провести оценку систем удаления отходов в основных портах стран-участниц (на предмет соответствия положениям Конвенции MARPOL 73/78 и Директиве ЕС 2000/59) и разработать «Планы управления отходами» для портов.</p>	<p>Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи. Посещение основных сооружений по удалению отходов. Проведение встреч.</p>	
<p>Мероприятие 4.3. Вести дальнейшую работу по оценке и определению «образцовых» портов (портов наилучшей практики), а также оказывать содействие во внедрении Кодекса ISPS.</p>	<p>Выезды экспертов в основные порты и обсуждение мер безопасности портов.</p>	
<p>Мероприятие 5.1. Содействовать работе действующих в регионе Рабочих групп по вопросам безопасности и защиты на море (в рамках «Бакинской инициативы» ТРАСЕКА).</p>	<p>Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи.</p>	

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



Мероприятие 5.2. Разработать для данного региона «План действий» по вопросам безопасности и защиты на море и охраны морской среды в соответствии с международными конвенциями и правилами.	Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи.
Мероприятие 6.1: Разработать соответствующие «резюме проектов» или аналогичные документы, содержащие требования к соответствующему технико-экономическому обоснованию или предварительному технико-экономическому анализу.	Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи.
Мероприятие 7.1: Предоставлять администрациям и другим интересующимся сторонам (в том числе широкой общественности) информацию и актуальные документы, касающиеся деятельности проекта.	Технические консультации от иностранных экспертов, а также специалистов, привлекаемых на краткосрочные задачи.

Развитие управления морской охраной и безопасностью, предотвращение загрязнений с суд
Черного и Каспийского морей (SASEPOL)



6. Приложение В: Отчеты и другие документы

Следующие документы представляются на CD-дисках и в качестве отдельного документа, который называется «Компендиум В Приложение проекта SASEPOL». В жестких копиях представляются только TRAS и Резюме Проектов.

В.1: Аналитические отчеты	Только на CD ROM
В.2: Материалы тренингов	Только на CD ROM
В.3: Отчеты РРГ	Только на CD ROM
В.4: Бюллетени, информационные листки и т.д.	Только на CD ROM
В.5: Конфиденциальные отчеты по ОСПС	Только на CD ROM
В.6: Заключительный вариант каталога тренингов	Только на CD ROM
В.7: Заключительный вариант TRAS	CD ROM и распечатанная копия
В.8: Резюме проектов В.8.1: Казахстан В.8.2: Грузия В.8.3: Украина	CD ROM и распечатанная копия



7. Приложение B7 – TRAS



**ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**

**РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА
по обеспечению безопасности мореплавания и охране
окружающей среды на период до 2021 года**

Список Сокращений

CAO (AIS)	Система автоматического опознавания
ПИТ (BAT)	Передовая имеющаяся технология
ЛЭП (BEP)	Лучшая экологическая практика
ЧМ (BS MoU)	Черноморский меморандум о взаимопонимании по портовому контролю
ЧК (BSC)	Черноморская комиссия
CASPECO (CEP)	Программа по сохранению окружающей среды Каспийского моря
ПН (COP)	Процедурные нормы
ЕК (EC)	Европейская Комиссия
КО (CS)	Классификационные общества
СУОС (EMS)	Система управления окружающей средой
EAБМ (EMSA)	Европейское агентство по безопасности на море
ЕПД (ENP)	Европейская политика добрососедства
СТВ (ETS)	Система торговли выбросами
ЕС (EU)	Европейский Союз
МФО (IFI)	Международные Финансовые Организации
МПК (IGC)	Межправительственная Комиссия
МОТ (ILO)	Международная Организация Труда
ММО (IMO)	Международная Морская Организация
ИСО (ISO)	Международная организация по стандартизации
ДИКМ (LRIT)	Система дальней идентификации и контроля местоположения судов
ОМС (MLA)	«Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия»
МКТ (MLC)	Морская Конвенция о труде
MoB (MoU)	Меморандум о взаимопонимании
КБМ (MSC)	Комитет по безопасности на море
НС (NS)	Национальный Секретарь
ННГ (NIS)	Новые Независимые Государства
НРГ (NWG)	Национальные Рабочие Группы
ПБЗ (OSH)	Профессиональная Безопасность и Здоровье
СО (PR)	Связи с общественностью
ПС (PS)	Постоянный Секретариат
КГП (PSC)	Контроль Государством Порта
РРГ (RWG)	Региональная Рабочая Группа
ООП (PWM)	Обращение с отходами в порту
САР (SAR)	Поиск и спасение на море
SASEMAS	Система управления всеобщей безопасностью
SASEPOL	«Развитие управления всеобщей безопасностью, морская безопасность и предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях» (SASEPOL)
УМ (SID)	Удостоверение моряка
ТС (TA)	Техническое содействие
TEN-T	Трансъевропейские транспортные сети
T3 (ToR)	Техническое задание
TPACEKA (TRACECA)	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
TRAS	Региональная Стратегия действий TRACECA

1. ВВЕДЕНИЕ.



Транспортная отрасль всегда играла важную роль в развитии экономики регионов. Динамичное развитие и эффективное функционирование транспорта, как важнейшей отрасли экономики, является необходимым условием достижения высоких и устойчивых темпов торгово-экономического развития каждого государства, повышения жизненного уровня населения и рациональной интеграции в мировую экономику.

В этой связи, Европейский Союз, в рамках программы Технического содействия новым независимым государствам в 1993 году инициировал создание специальной программы ТРАСЕКА, направленной на развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах черноморского бассейна, Южного Кавказа и Центральной Азии. Цели данной программы были впервые сформулированы на министерской конференции в Брюсселе в 1993 году в рамках сотрудничества Европейской Комиссии с правительствами Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана по оказанию поддержки процессам интеграции этих стран в международную экономику путем совершенствования и развития торговли и транспорта.

В сентябре 1998 года на историческом Саммите в г. Баку 12-ю странами ТРАСЕКА было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» (ОМС) с целью реализации в полной мере своих геополитических и экономических возможностей. ОМС стало логическим продолжением межрегиональной программы ЕС ТРАСЕКА и, одновременно, единственной правовой базой для ее эффективной реализации. После подписания этого Соглашения и создания Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА и ее Постоянного Секретариата появились новые юридические основы для развития и осуществления международных транзитных перевозок на более качественном уровне.

В мае 2009г. Исламская Республика Иран присоединилась к ОМС, став полноправным членом Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА, а Литовская Республика участвует в качестве наблюдателя в МПК ТРАСЕКА.

Положения ОМС в процессе их реализации ставят перед Сторонами основную цель: это развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии, в частности, содействие Сторон международным перевозкам с помощью института МПК и его Постоянного Секретариата (ПС).

В условиях глобализации и динамично развивающейся международной торговли и увеличения объемов трансконтинентальных перевозок, особое значение придается повышению уровня безопасности и работе в области охраны окружающей среды.

Устойчивая работа морского транспорта, безопасные и доступные перевозки пассажиров, качественная доставка грузов - все это необходимые условия для нормальной жизнедеятельности общества, которые достигаются благодаря усилиям специалистов отрасли. Морской транспорт - один из гарантов экономической стабильности.

Задачи развития транспортного сектора и, в частности, морских составляющих являются одним из приоритетных направлений деятельности правительств стран – участниц ОМС.

Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА в тесном взаимодействии с ЕК и странами-участницами, в рамках реализуемых проектов, предпринимаются меры по внедрению новейших транспортных технологий, организации и усовершенствованию перевозок в регионе.

За более чем 15 лет, в рамках программы ТРАСЕКА осуществлены десятки проектов, как технического содействия, так и инвестиционных.

В период с 1995 года по сегодняшний день из многих реализованных и текущих проектов более 20-ти проектов относятся непосредственно к морским и транзитным перевозкам.

Стратегией развития ТРАСЕКА до 2015 г. и Планом действий по ее реализации на 2010-2012 гг. определено, что в дальнейшем именно аспекты укрепления безопасности, в том числе морских перевозок и защиты экологии коридора ТРАСЕКА, будут являться ключевыми.

Ежегодный рост объема добычи углеводородного сырья и грузооборот между Европой и Азией существенно влияют на динамику роста транспортировки и переработки грузов в морских портах, что в свою очередь приводит к увеличению масштабов загрязнения, а характер перевозимого груза оказывает негативное влияние на окружающую среду и требует осуществления эффективных мер по повышению уровня безопасности.

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

Поэтому скоординированная работа международных организаций, особенно в области нормативно-правового регулирования, направленная на решение вопросов транспортной и экологической безопасности является первоочередной задачей.



Сегодня, по данным Международной Морской Организации, разработаны и действуют более 40 различных конвенций и протоколов к ним, более 800 кодексов и рекомендаций, регламентирующих практически все основные вопросы обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды, позволяющие стандартизировать деятельность международного судоходства.

МПК ТРАСЕКА постоянно ведет работу по обеспечению выполнения требований, принятых Конвенциями в рамках Международной Морской Организации (ММО/ИМО). Вместе с тем, проводится последовательная работа по присоединению стран-участниц ТРАСЕКА к новым Конвенциям и Соглашениям, в частности, к Конвенции об облегчении международного морского судоходства, Конвенции о Международной организации морской спутниковой связи, Международной Конвенции 1969 года о вмешательстве в открытом море в случае инцидентов, сопровождающихся загрязнением нефтью, Конвенции по безопасности контейнеров, Конвенции по поиску и спасению, и другим Международным Конвенциям и Соглашениям. В национальные законодательства стран поэтапно внедряются основные элементы международных и европейских правовых норм, регулирующих вопросы безопасности на море и охраны окружающей среды.

Все эти меры направлены на достижение одной цели – безопасная работа морского транспорта в условиях всевозрастающих требований со стороны международных структур.

В этом контексте разработанная в соответствии с Международными Конвенциями и правилами (ММО/ИМО, МОР/ILO) и другими нормативными документами, Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды будет способствовать обмену передовых методов и внедрению лучшей практики в регионах Черного и Каспийского морей.

Именно сотрудничая и расширяя сферы и методы взаимодействия, страны-участницы ОМС найдут наиболее оптимальные пути решения многих приоритетных задач, в том числе в сфере обеспечения безопасности и уменьшения негативного влияния на окружающую среду, вызванного морским транспортом.

7.1 *Конвенции, меморандумы о взаимопонимании и инициативы:*

К данной Стратегии применимы следующие Конвенции, меморандумы о взаимопонимании и инициативы:

Международная конвенция по предотвращению загрязнения вод с судов- (MARPOL 73/78)

Конвенция была разработана для снижения загрязнения морей, в том числе от отвалов грунта, сброса нефти и загрязнения выхлопными газами. Целью Конвенции является сохранение морской среды за счет полного исключения загрязнения нефтью и иными вредными веществами, и минимизация случайных сбросов таких веществ.

Международная конвенция по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадочными отложениями (BWM 2004)

Данная Конвенция стремится к предотвращению потенциальных разрушительных воздействий в результате распространения опасных морских организмов, перевозимых с балластными водами судов из одного региона в другой.

Конвенция требует, чтобы все суда внедряли План управления балластными водами и осадочными отложениями. Все суда также должны иметь журнал учета операций с балластом, выполнять процедуры управления балластными водами согласно определенному стандарту. Судам, находящимся в эксплуатации, также необходимо будет выполнять эти условия, но для них эти требования будут вводиться поэтапно.

7.2 *Конвенция по вмешательству в открытом море при нефтяных загрязнениях (Intervention)*

Конвенция по вмешательству в открытом море при нефтяных загрязнениях (Intervention, 1969) подтверждает право прибрежных государств принимать в открытом море такие меры, которые могут потребоваться для предотвращения, смягчения или устранения опасности их побережью, или связанным с ним объектам, вызываемой загрязнением нефтью или другими веществами, или их угрозы, как следствие морской аварии.

Однако, прибрежное государство имеет право принимать только такие меры, которые требуются, и после должных консультаций с соответствующими заинтересованными сторонами, включая, в частности, государство флага или государства флагов участвующего судна или судов, владельцев

Развитие управления морской охраной и безопасностью, предотвращение загрязнений с суд Черного и Каспийского морей (SASEPOL)

судов или грузов, о которых идет речь, и, если обстоятельства позволяют, независимых экспертов, назначенных для этой цели.

Прибрежное государство, принимающее меры, превышающие те, что допускаются по настоящей Конвенции, должно выплатить компенсацию за любой ущерб, причиненный такими мерами. Имеется положение об урегулировании споров, возникающих в связи с применением этой Конвенции.



Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб в результате загрязнения нефтью (CLC- 1969, PROT1976/1992)

Данная Конвенция была принята с целью обеспечения адекватной компенсации лицам, пострадавшим от нефтяного загрязнения, которое произошло в результате аварии с участием судов, перевозящих нефть.

Конвенция возлагает ответственность за такой ущерб на владельца судна, с которого произошел разлив нефти вследствие аварии или утечки.

Фонд (1971)

Международная конвенция о создании Международного Фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Фонд 1971), принята с целью предоставления компенсации ущерба от загрязнения в пределах, покрывающих недостаточную компенсацию, предоставляемую в рамках Международной конвенции CLC 1969, и вместе с тем – освобождения судовладельцев от дополнительного финансового бремени, налагаемого на них Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC 1969), при условии, что данное освобождение зависит от условий, обеспечивающих ей соответствие Конвенции по безопасности на море и другим Конвенциям.

БУНКЕР (2001)

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (БУНКЕР 2001) принята для обеспечения достаточной, незамедлительной и эффективной компенсации лицам, понесшим ущерб, причиненный разливами нефти, перевозимой в бункерах судов в виде топлива.

Данная Конвенция относится к ущербу, причиняемому территории, включая территориальные воды, а также особые экономические зоны государств-участников.

Как и в случае Конвенции CLC, ключевым требованием Конвенции о бункерах является потребность зарегистрированного судовладельца в сохранении обязательного объема страховой ответственности.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море SOLAS (1974)

Основная цель Конвенции SOLAS заключается в определении минимальных стандартов строительства, оборудования и эксплуатации судов, которые совместимы с их безопасностью. Государства флага несут ответственность за то, что суда, несущие их флаг, соответствуют требованиям Конвенции. Конвенция предписывает наличие ряда свидетельств, которые служат доказательством соблюдения таких требований. Конвенционные положения о проверках судов также позволяют Договаривающимся сторонам инспектировать суда других Договаривающихся сторон, если имеются явные основания считать, что данное судно и его оборудование в существенной мере не отвечают требованиям Конвенции.

7.2.1 ISM - Международный кодекс по управлению безопасностью (SOLAS, Глава IX)

Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) представляет собой международный стандарт, направленный на безопасное управление судами и предотвращение загрязнения.

Цель Кодекса заключается в предоставлении стандартизированной и последовательной схемы оценки риска, что позволяет правительствам противодействовать угрозам безопасности судов и портовых сооружений путем введения соответствующих уровней безопасности и соответствующих мер обеспечения безопасности.

Международная конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (STCW 1978)

Конвенция предписывает минимальные стандарты, относящиеся к обучению, дипломированию и несению вахты моряками, которые страны обязаны соблюдать или даже превышать.

Международная Конвенция о поиске и спасении на море (SAR 1979 г.)

Стороны Конвенции обязаны обеспечить возможность оказания соответствующих услуг по поиску и спасению в своих прибрежных водах.



7.3 *Международный кодекс по охране судов и портовых средств (SOLAS, Глава XI-2)*

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS Code) представляет собой всеобъемлющий свод мероприятий, направленных на повышение безопасности судов и портовых сооружений, который был разработан в ответ на ощущаемые угрозы для судов и портовых сооружений после террористической атаки на Соединенные Штаты Америки 11 сентября 2001 г.

Кодекс ISPS в Главе XI-2 описывает специальные меры для повышения морской безопасности в рамках конвенции SOLAS. Кодекс состоит из двух частей, одна из которых является обязательной, а вторая – рекомендательной.

Цель Кодекса заключается в предоставлении стандартизированной и последовательной схемы оценки риска, что позволяет правительствам противодействовать угрозам безопасности судов и портовых сооружений путем введения соответствующих уровней безопасности и соответствующих мер обеспечения безопасности.

7.4 *Процедурные нормы МОТ/ММО по безопасности в портах*

Цель настоящего документа Процедурные нормы МОТ/ММО по безопасности в портах состоит в предоставлении полномочий правительствам, нанимателям, рабочим и другим заинтересованным кругам снизить риск портам от угрозы, вызываемой в результате незаконных действий. Процедурные нормы предоставляют инструкции для разработки и реализации стратегии по безопасности порта, соответствующие идентифицированным угрозам безопасности.

Настоящие Процедурные нормы предназначены для обеспечения общего подхода к безопасности порта государств-участников МОТ/ММО.

В настоящих Процедурных нормах предоставляется метод идентификации потенциальных слабых сторон в сфере безопасности порта и описываются роль, задачи и меры для сдерживания, обнаружения и реагирования на незаконные действия, направленные против портов, обслуживающих международные перевозки и морские операции.

В этом документе описывается профилактический подход к безопасности портов и соблюдаются, где это целесообразно, практика и принципы, установленные в Конвенции SOLAS глава XI-2 и Кодексе ОСПС.

7.4.1 *Добровольная схема аудита государств-участников ММО/ИМО (VIMSAS)*

Добровольная схема аудита государств-участников ММО/ИМО создает основу для оценки степени выполнения государством своих обязательств, сформулированных в различных документах ММО/ИМО, которые стали обязательными после их ратификации такой страной.

Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC) (1990)

Стороны Конвенции обязаны разработать меры по реагированию на случаи загрязнения в национальном масштабе или в сотрудничестве с другими странами. Стороны Конвенции также обязаны оказывать помощь другим сторонам при случайных загрязнениях, для этого предусматривается механизм компенсирования любой оказанной помощи.

Впервые благодаря этим международным документам были регламентированы вопросы контроля не только эксплуатации морских судов, но и деятельность судоходных компаний по обеспечению безопасности, в том числе создания ими собственных систем управления безопасностью, охватывающих их береговые подразделения с дальнейшим прохождением освидетельствования и получением соответствующего международного свидетельства.

7.5 *Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL)*

Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL, 1965) направлена на предотвращение ненужных отсрочек на морском транспорте, помощь сотрудничеству между правительствами и обеспечение наивысшей возможной степени унификации формальностей и

других процедур. В частности, Конвенция уменьшает число деклараций, которые могут быть потребованы властями.



7.6 Конвенция по безопасным контейнерам (CSC)

Международная Конвенция по безопасным контейнерам (CSC, 1972) ставит перед собой две цели: первая – это поддержание высокого уровня безопасности человеческой жизни при транспортировке и перегрузке контейнеров путем обеспечения приемлемых для всех процедур испытаний и связанных с этим требований к прочности; другая состоит в том, чтобы способствовать международным перевозкам контейнеров путем обеспечения унифицированных международных правил безопасности, одинаково применяющихся на всех видах поверхностного транспорта.

Требования Конвенции применяются к подавляющему большинству фрахтовых контейнеров, используемых по всему миру, кроме тех, которые сконструированы специально для воздушных перевозок. Объем Конвенции ограничен контейнерами предписанного минимального размера с угловыми фитингами и устройствами, позволяющими осуществлять перегрузку, складирование и крепление.

7.7 Конвенция ИНМАРСАТ

Конвенция о Международной организации по морским спутниковым системам (INMARSAT, 1976) определяет цели ИНМАРСАТ как улучшение морской коммуникации, таким образом, помогая при бедствии и повышая безопасность жизни на море, эффективность и управление судами, совершенствуя службы общественной морской корреспонденции и возможности радиоопределения.

Обязательство ИНМАРСАТ по оказанию помощи при бедствии и повышению безопасности через спутник было закреплено дополнениями 1988 к Конвенции SOLAS, в которой представлена Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (GMDSS). Суда, идущие в определенных районах морей, должны иметь коммуникационное оборудование ИНМАРСАТ для осуществления связи при бедствиях и для получения навигационных предупреждений.

7.7.1 МОТ МКТ 2006

Морская Конвенция о труде МОТ (МКТ, 2006) обеспечивает всеобъемлющими правами и охраной труда более чем 1,2 миллиона моряков мира. Конвенция направлена на обеспечение моряков нормальными рабочими условиями и гарантирование экономических интересов в справедливой конкуренции за качественных судовладельцев.

Каждый Участник, который ратифицирует эту Конвенцию, обязуется ввести в действие ее положения в полной мере способами, изложенными в Статье IV для гарантии права моряков на соответствующую работу.

В статье IV утверждается:

1. Каждый моряк имеет право на безопасное и гарантированное рабочее место, соответствующее стандартам безопасности.
2. Каждый моряк имеет право на справедливые условия найма.
3. Каждый моряк имеет право на соответствующие рабочие и жилищные условия на борту корабля.
4. Каждый моряк имеет право на охрану здоровья, медицинское обслуживание, социальное обеспечение и другие виды социальной защиты.
5. Каждый Участник должен гарантировать в пределах своих полномочий, чтобы занятость и социальные права моряков, изложенные в предшествующих главах данной Статьи, исполнялись в полном соответствии с требованиями данной Конвенции. Если в Конвенции не указано иначе, подобного исполнения можно достичь посредством национальных законов и правил, соответствующих коллективных договоров, других мер, либо на практике.

MOT 185



В июне 2003г., в ответ на выдвинутые после событий 11 сентября в США требования к международным проездным документам были приняты новые правила выдачи Удостоверения моряка (УМ) в рамках Конвенции MOT 185 (ILO 185), направленной на обеспечение соответствия современным универсальным требованиям к защищенным удостоверениям личности.

Каждое Государство-Участник, где действует эта Конвенция, выдает каждому гражданину, являющемуся моряком и представляющему заявку по этому поводу, Удостоверение моряка.

Каждый Участник гарантирует также, что учет каждого выданного, приостановленного либо изъятого Удостоверения моряка ведется в электронной базе данных. Принимаются необходимые меры для защиты базы данных от вмешательства или несанкционированного доступа.

В конечном итоге, каждое Государство-Участник, в котором действует эта Конвенция, в кратчайшие сроки и при отсутствии сомнений в подлинности Удостоверения моряков, разрешает въезд на территорию своего государства моряку, имеющему действительный документ, удостоверяющий его личность, в том случае, когда въезд запрашивается для временного разрешения на пребывание корабля в порту. С целью получения разрешения на пребывание на берегу морякам виза не требуется. Любой Участник, который не в состоянии реализовать в полной мере это требование, должен гарантировать существенную равнозначность мер, предусмотренных законами, нормативами или практикой.

MOT - ПБЗ 2001

Нормативы MOT по системам управления Профессиональной безопасностью и здоровьем (ПБЗ - OSH) предназначено для содействия защите рабочих от угрозы и ликвидации увечий, полученных на рабочем месте, плохого состояния здоровья, заболеваний, несчастных случаев и смертей.

На национальном уровне нормативы должны:

Применяться для установления национальных рамок для систем управления OSH, желательно подтвержденных национальными законами и нормативами;

Руководить разработкой рекомендуемых мероприятий по укреплению соответствия нормативам и стандартам, позволяющим постоянно совершенствовать показатели профессиональной безопасности и здоровья (OSH); и

Руководить разработкой как государственных, так и специальных рекомендаций по системам управления ПБЗ для соответствующего реагирования на реальные потребности организаций согласно масштабам и характеру их деятельности.

7.8 Процедурные нормы MOT по безопасности и здоровью в портах

Практические рекомендации этого Кодекса направлены на обеспечение соответствующими инструкциями компонентов MOT и всех организаций, отвечающих либо занятых в управлении, обслуживании и развитии портов.

Цель Кодекса – обеспечить должное внимание вопросам безопасности и здоровья в портах во всех частях света и способствовать привлечению как можно большего количества стран к ратификации Конвенции о профессиональной безопасности и здоровье (Dock Work), 1979 (No. 152), либо - способствовать реализации ее положений.

Кодекс (Процедурные Нормы) включает все аспекты работы в портах, где производится погрузка и разгрузка грузов и пассажиров на/с корабли, включая побочную деятельность, связанную с погрузкой-разгрузкой на территории порта. Эта деятельность не ограничивается международной торговлей и применяется в равной степени и к внутренним операциям, включая те, которые осуществляются на внутренних водных путях.

7.8.1 Бакинская инициатива (2004 г.)

Бакинская транспортная инициатива, начавшаяся в ноябре 2004 г., формулирует политический диалог, направленный на повышение сотрудничества в сфере транспорта между ЕС и государствами Черного и Каспийского морей и их соседями, и составляет основу для развития транспортного сотрудничества и взаимодействия сетей в соответствии с законодательством ЕС и международными правовыми и регулятивными положениями.



7.8.2 Бухарестская конвенция (1994 г.)

Бухарестская конвенция (также именуемая Конвенцией по предотвращению загрязнения Черного моря) представляет собой основу для соглашения относительно трех конкретных Протоколов: Протоколу по наземным источникам загрязнения; Протоколу по дампингу; и Протоколу по ликвидации аварийных ситуаций. Основной целью Бухарестской конвенции является предотвращение и снижение загрязнения Черного моря для защиты и сохранения морской среды и создания правовой основы для сотрудничества и совместных действий для выполнения таких обязательств.

7.8.3 Тегеранская конвенция (2006 г.)

Рамочная конвенция об охране морской среды Каспийского моря (также именуемая Тегеранской конвенцией) является региональной конвенцией, подписанной официальными представителями пяти прибрежных Каспийских государств: Азербайджана, Ирана, Казахстана, Российской Федерации и Туркменистана в Тегеране (Иран) 4 ноября 2003 г.

Целью Конвенции является защита среды Каспийского моря от всех источников загрязнения, включая охрану, сохранение, восстановление и устойчивое и рациональное использование биологических ресурсов Каспийского моря.

Тегеранская Конвенция представляет собой «зонтичную» Конвенцию для всех конвенций в рамках Каспийской экологической программы (СЕР). С 2009 года работы по Тегеранской Конвенции ведутся Каспийской организацией менеджмента и координации экологических проектов (CASPECO).

7.8.4 Соглашение в Анкаре (1998 г.)

Соглашение о сотрудничестве причерноморских государств в поиске и спасении на Чёрном море от 27 ноября 1998 г. (также известное как Соглашение в Анкаре) относится к сотрудничеству Сторон в связи с оказанием услуг по поиску и спасению на Черном море.

Соглашение устанавливает, что представители компетентных властей Сторон встречаются по мере необходимости, но не реже одного раза в год, для поддержания сотрудничества и обмена информацией и опытом. Стороны также проводят по мере необходимости региональные конференции с целью эффективного координирования своих действий по поиску и спасению в регионе.

7.8.5 Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта (1982 г.)

Парижский меморандум о взаимопонимании 1982 г. Представляет собой официальный документ, в котором 27 участвующих морских администраций согласились внедрять гармонизированную систему контроля со стороны государства порта (КГП/ PSC). Меморандум о взаимопонимании относится к водам европейских прибрежных государств и бассейну Северной Атлантики от Северной Америки до Европы.

Контроль государства порта включает в себя инспектирование иностранных судов в других национальных портах офицерами портового контроля (инспекторами) с целью подтверждения компетенции капитана и командного состава экипажа, проверки состояния судна и его оборудования и их соответствия требованиям международных конвенций (например, SOLAS, MARPOL, STCW, и т.п.), а также укомплектования судна экипажем и эксплуатации судна в соответствии с применимым международным законодательством.

7.8.6 Черноморский меморандум о контроле судов государством порта (2000 г.)

Черноморский меморандум о контроле государством порта (BS MoU), основывающийся на Парижском меморандуме, был составлен и подписан в апреле 2000 г. представителями морских администраций Болгарии, Грузии, Румынии, Российской Федерации, Турции и Украины.

Цель Черноморского меморандума – это создание такого режима в Черноморском регионе, который бы обеспечивал, чтобы все заходящие в Черное море суда соответствовали стандартам морской безопасности и предотвращения загрязнения морской среды, которые предписаны

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

конвенциями ММО (ИМО), что, в конечном счете, исключит субстандартное судоходство в данном регионе.



Инициатива Черноморской синергии (2008 г.)

Состоявшаяся в 2008 г. в Украине конференция министров иностранных дел ЕС и стран Черноморского бассейна завершилась Совместным заявлением, учредившим Черноморскую синергию для развития сотрудничества между странами Черного моря, поскольку более тесные региональные связи будут:

- стимулировать демократические и экономические реформы;
- поддерживать стабильность и способствовать развитию;
- способствовать реализации практических проектов, представляющих всеобщий интерес;
- вскрывать возможности и преодолевать трудности за счет координированных действий на региональном уровне; и
- поощрять мирное разрешение конфликтов в регионе.

7.8.7 Хельсинкская комиссия (HELCOM) (1974/2000 г.)

Хельсинкская комиссия (также известная как Хельсинкская конвенция) (HELCOM) является руководящим органом «Конвенции по защите морской среды Балтийского моря»

3. Цели и задачи

Безопасность любого технического объекта, в том числе и морских судов, обеспечивается не только техническими, но и организационными мерами, значение которых возрастает с повышением роли человеческого фактора в мореплавании.

Специалисты, создающие и эксплуатирующие современную технику, должны быть специально подготовлены как специалисты по безопасности, руководствующиеся не только экономическими принципами и критериями в своей профессиональной деятельности, но и нравственными принципами, обеспечивающими безопасность человека и окружающей среды.

В понятие "безопасность мореплавания" вкладывается более широкий смысл, чем безаварийная эксплуатация морских судов. Оно охватывает систему мероприятий, направленных на сохранение человеческой жизни, на море, защиту морских судов от опасностей на море, а также защиту морской среды от загрязнения с судов.

Безопасность мореплавания должна охватывать также изучение природы и характера морских опасностей, роли и места человеческого фактора в обеспечении безопасности. Изучение вопросов безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения моря должно способствовать освоению поведенческих принципов безопасности, выработке профессионального мировоззрения, основанного на концепции безопасности.

В этой связи проектом технического содействия «Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях», разработана Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды совместно с Европейской Комиссией и Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА.

Региональная стратегия преследует две основные цели, которые разбиты на ряд Приоритетных действий по каждому из трех направлений деятельности, т.е. морская охрана, защита окружающей среды и морская безопасность, в каждом из которых предусматривается ряд соответствующих мероприятий.

В этом контексте Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды, полностью соответствует программе ТРАСЕКА и Стратегии Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» на период до 2015 года.

С целью совершенствования регионального сотрудничества в сфере безопасности мореплавания и охране окружающей среды регионов Черного и Каспийского морей, МПК ТРАСЕКА призывает страны-участницы к своевременному и полному внедрению соответствующих конвенций (ММО/ИМО и МОТ/ИЛО) и других регламентирующих документов, содействующих:

Развитие управления морской охраной и безопасностью, предотвращение загрязнений с суд Черного и Каспийского морей (SASEPOL)

- сближению различных региональных методов проведения контроля государством порта и качественному проведению процедур;
- разработке управления движением судов и координации информационных систем между странами;



- созданию систем управления безопасностью, с целью защиты граждан на случай загрязнения моря путем внедрения положений Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC);
- исключению субстандартного судоходства;
- повышению степени безопасности экипажа и пассажиров;
- снижению риска загрязнения окружающей среды;

Принимая Региональную стратегию действий ТРАСЕКА по безопасности мореплавания и охране окружающей среды, страны-участницы, выразили общее согласие по изучению практики работы Хельсинской комиссии (HELCOM) по защите морской среды Балтийского моря, и возможному применению опыта этой работы в Черном и Каспийском морях, основанной, прежде всего, на следующих принципах:

Ответственность: Для улучшения морской охраны и безопасности и защиты экосистем Черного и Каспийского морей и сохранения их экологических балансов страны-участники должны индивидуально или совместно принять все соответствующие законодательные, административные или иные меры для предотвращения и исключения загрязнения, незаконных актов и случаев загрязнения в результате эксплуатации морского транспорта.

Лучшая экологическая практика и передовые имеющиеся технологии будут поощряться Договаривающимися Сторонами и соответствующими секторами морского транспорта для предотвращения загрязнения Черного и Каспийского морей. Дополнительные меры будут предприняты, если закономерное снижение вкладываемых средств не приведет к приемлемым результатам.

Принцип "загрязнитель платит" должен служить экономическим базисом регулирования экологически вредной деятельности и подчеркивать всю важность ответственности, принуждать загрязнителей оплачивать истинную стоимость своей деятельности.

Избежание рисков: Реализация Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по безопасности мореплавания и охране окружающей среды не должна вызывать ни трансграничное загрязнение и негативные последствия для регионов за пределами Черного и Каспийского морей, ни увеличение или изменение сброса отходов с судов и иных видов деятельности, которые могут привести к повышению риска здоровью людей. Любые принимаемые меры не должны приводить к недопустимым экологическим последствиям для атмосферы, грунтов, водных бассейнов или грунтовых вод.

С целью планомерной работы по реализации настоящей Стратегии предусматривается выполнение Приоритетных действий (см. Таблицы) по безопасности мореплавания и охране окружающей среды, а также привлечение заинтересованных Министерств и ведомств (назначаемых государством-участником), отвечающих за их осуществление и мониторинг.

7.9 Принцип действия

На региональном уровне внедрение Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды будет первоначально координироваться ЕК в тесном сотрудничестве с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА через Региональную рабочую группу (РРГ) при финансовой поддержке финансируемого ЕК проекта SASEPOL, и/или других проектов ТРАСЕКА, связанных с решением вопросов безопасности мореплавания и охраны окружающей среды.

Впоследствии дополнительное финансирование будет изыскиваться из других источников, (например, от МФИ, стран-участниц ОМС, проектов ЕК и других заинтересованных сторон). Сумма финансирования для осуществления её деятельности будет рассмотрена странами-участницами дополнительно. РРГ/либо Руководящий комитет будет осуществлять свою деятельность под эгидой ПС МПК ТРАСЕКА.

РРГ в процессе своей работы будет разрабатывать, и согласовывать мероприятия к Приоритетным действиям, которые правительства стран-участниц или соответствующие национальные агентства/администрации должны будут реализовывать в своих национальных программах и/или законодательных базах.

Национальные рабочие группы (НРГ) будут содействовать Региональной рабочей группе (РРГ) в реализации Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по безопасности мореплавания и охране

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

окружающей среды через свои национальные планы. Посредством НРГ страны-участницы будут вносить свой вклад в координацию всей региональной деятельности.



В РРГ вначале будет председательствовать Постоянный Секретариат ТРАСЕКА, но, в итоге государства-участники будут поочередно председательствовать, меняясь каждые 6 месяцев соответственно алфавиту английского языка.

РРГ будет заседать не реже двух раз в год. Первоначально ЕС, через свои проекты технической помощи, будет финансировать встречи РРГ, но позднее, принимающее государство-участник станет оплачивать расходы по созыву заседаний РРГ. Другие государства-участники и организации будут оплачивать расходы своих представителей при посещении заседаний.

Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды принимается на срок 10 (десять) лет, и на её основе будут разрабатываться планы работы на 1-2 (один/два) года соответственно. В период реализации Стратегии, стороны будут иметь возможность вносить изменения и дополнения в программу действий в зависимости от потребности и сложившейся ситуации. Любые изменения и дополнения должны будут согласовываться со странами-участницами ТРАСЕКА на заседании полномочных представителей сторон, участвующих в Региональной Рабочей группе.

Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды вступит в силу с даты ее принятия и будет действовать до 2021 г.

В дальнейшем по истечении срока действия, и на основе предложений стран-участниц РРГ, будет разработан и представлен на утверждение МПК ТРАСЕКА новый план приоритетных действий.

4.1. В состав Региональной рабочей группы (РРГ) войдут следующие представители:

- Официальные лица ЕС и/или Европейского агентства морской безопасности и отобранные эксперты из финансируемых ЕС проектов, при необходимости;
- Представитель (представители) ПС МПК ТРАСЕКА;
- Национальные координаторы (Национальные Секретари) Национальных рабочих групп
- Один представитель морской администрации от каждого государства-участника (участие дополнительного представителя, будет зависеть от объема финансирования принимающей стороны);
- Один представитель от Черноморского совета и один представитель от СЕР (CASPECO);
- Другие соответствующие Министерства, ведомства, организации при необходимости и по усмотрению (например, ММО/ИМО, Министерства экологии, Министерства по чрезвычайным ситуациям стран-участниц, Черноморский Меморандум по контролю судов государством порта и т.д.).

4.2. Принимая Региональную стратегию действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды, страны-участники ТРАСЕКА соглашаются со следующим:

- Участвовать в работе Региональной рабочей группы (РРГ) по безопасности мореплавания и охране окружающей среды;
- Обмениваться информацией и опытом по внедрению соответствующих конвенций ММО и МОТ (ИМО/ИЛО) по морской охране и безопасности;
- Укреплять НРГ для обеспечения интеграции целей Стратегии и приоритетных действий в национальные планы; и

Разрабатывать и/или учитывать в существующих национальных планах необходимую деятельность в соответствии с Приоритетными действиями, согласованными в рамках Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по безопасности мореплавания и охране окружающей среды.

ПРИМЕЧАНИЕ: В таблице ниже отражено резюме всех обсужденных приоритетных мер. Таблица не устанавливает обязательных мер для стран-участниц, но может рассматриваться как всеобъемлющий список сфер вмешательства. Что наиболее важно, если страны-участницы не смогут уложиться в согласованные сроки, это не повлечет за собой каких-либо финансовых последствий в рамках TRAS. В то же время установленные приоритетные действия, будут осуществляться странами-участницами исходя из реальных финансовых возможностей.

Приоритетные действия по морской безопасности

В Таблица 2 ниже представлены Приоритетные действия по морской безопасности и соответствующие мероприятия, а также ответственные за их выполнение и мониторинг организации (назначенные национальным учреждением).

Таблица 2: Приоритетные действия по морской безопасности

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
1	Совершенствование обмена информацией между странами относительно движения судов для достижения полного соответствия инструментам IMO, относящимся к AIS, LRIT и Системе мониторинга движения судов и информации (VTMIS). Принятие соответствующих мер, обеспечивающих безопасное плавание судов в акваториях портов и судоходных каналах к 2015-2018 г..	<p>A. Создать единое национальное окно для данных по безопасности судоходства и механизм электронного обмена информацией о движении судов на Черном и Каспийском морях;</p> <p>B. Внедрить электронное картирование в реальном времени, хранение и обмен данными;</p> <p>C. Создать Меморандум о взаимопонимании по данным AIS;</p> <p>D. Создать региональный AIS-сервер;</p> <p>E. Дальнейшая поддержка деятельности Черноморской Комиссии (проект MONINFO);</p> <p>F. Выполнить TNA (анализ потребности в тренинге) и тренинг персонала; Запланировать и провести региональные семинары относящиеся к AIS и LRIT.</p> <p>G. Провести соответствующие</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Национальные и региональные судовые базы данных по движению судов созданы; ▪ Морская безопасность в регионе повышена; ▪ Полное соответствие инструментам IMO достигнуто; ▪ TNA завершен и персонал подготовлен; ▪ Семинары проведены. ▪ Улучшены условия безопасного плавания судов; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь; ▪ Компьютерное оборудование и программное обеспечение ИТ; ▪ Финансирование для тренинга и семинаров; ▪ Эксплуатационные расходы и затраты на техобслуживание ▪ Техническая помощь 	2015-2018	Все страны-участницы	Заинтересованные Министерства и ведомства	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Одна страна должна стать принимающей стороной и отвечать за работу регионального сервера. ▪ Метод распределения расходов должен быть определен.

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		исследования в Черном и Каспийском морях и подготовить соответствующие рекомендации, обеспечивающие безопасное судоходство в акваториях портов и судоходных каналов						
2	Повысить контроль судов государствами порта (PSC) на национальном уровне и усилить региональное сотрудничество по PSC к 2013-2015.	<p>A. Улучшить процедуры PSC, направленные на суда;</p> <p>B. Проводить раз в 2 года пересмотр руководств по PSC, поддерживать национальные процедуры и обновлять при необходимости;</p> <p>C. Обмениваться лучшими практиками по PSC;</p> <p>D. Проводить ежегодный тур для совершенствования инспекции PSC;</p> <p>E. Большая согласованность Черноморского Меморандума с Парижским путем пересмотра и улучшения Черноморского Меморандума по согласованию сторон;</p> <p>F. Разработать проект Каспийского Меморандума;</p> <p>G. Провести TNA (анализ потребности в тренинге) и тренинг персонала;</p> <p>H. Запланировать и провести региональные семинары.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Черноморский меморандум больше согласован с Парижским Меморандумом; ▪ Составлен проект Каспийского Меморандума; ▪ Руководства по PSC пересмотрены и обновлены; ▪ PSC на национальном уровне улучшен, и региональное сотрудничество по PSC усилено; ▪ Персонал обучен. ▪ Региональные семинары проведены. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь; ▪ Дальнейший тренинг по PSC; ▪ Финансирование для ознакомительных поездок по PSC и семинаров. 	2015	Все участвующие страны	Национальный орган, отвечающий за PSC	Техническая помощь и бюджетная поддержка будут определены
3	Обеспечить эффективное сотрудничество в операциях SAR и усилить	A. Согласовать упрощенные процедуры и разграничение	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Процедуры и делимитация 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь; 	2014	Все участвующие страны	Национальные организации,	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Источник и

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
	возможности SAR в регионе.	<p>районов ответственности;</p> <p>B. Обеспечить адекватные коммуникационные системы (радио) для координации SAR, особенно с береговой стороны;</p> <p>C. Выполнять международные положения по SAR и обеспечить систематическое применение «Руководства по обращению с лицами, спасенными на море» IMO;</p> <p>D. Активное участие в работах, инициированных IMO, в этом контексте;</p> <p>E. Запланировать и разработать семинары по обмену наилучшими практиками SAR.</p>	<p>зон ответственности согласованы;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Адекватные региональные и национальные радиокommуникационные системы имеются; ▪ Международные положения и руководства IMO применяются; ▪ Семинары проведены; ▪ Обмен лучшими практиками SAR осуществлен. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Оборудованные для SAR; ▪ Финансирование для тренинга, семинаров и участия в мероприятиях IMO, относящихся к SAR. 			ответственные за SAR	финансирования для технической помощи, оборудования и участия в мероприятиях IMO будут определены.
4	Принятие обязательств со стороны стран-участниц согласно соответствующим международным конвенциям, относящимся к морской безопасности, и выполнять требования Кодекса по внедрению обязательных инструментов IMO, а также Схему аудита стран-членов IMO (VIMSAS).	<p>A. Укрепить возможности морских администраций в отношении адекватного персонала, ноу-хау и наличия средств;</p> <p>B. Обеспечить, чтобы все национальные морские администрации привлекли экономические и людские ресурсы, необходимые для обеспечения выполнения их обязательств как государств флага, порта и прибрежных государств;</p> <p>C. Разработать Систему Управления Качеством на оперативные работы,</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Возможности морских администраций укреплены; ▪ Соответствующие экономические и людские ресурсы привлечены ▪ Морские администрации сертифицированы согласно ISO 9001 по управлению 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Местные бюджеты для экономических и людских ресурсов; ▪ Техническая помощь. 	2015	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	Национальное финансирование работ морских администраций должно быть определено; Финансирование для технической помощи должно быть определено.

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		<p>осуществляемые администрациями государств флага;</p> <p>D. Создать механизм помощи и координации при присоединении стран региона к Конвенциям IMO;</p> <p>E. Ежегодный пересмотр присоединений к конвенциям IMO и оценка потребности в дальнейших мерах по оказанию поддержки;</p> <p>F. Помочь странам-участницам в подготовке VIMSAS;</p>	<p>качеством;</p> <ul style="list-style-type: none"> Странам-участницам оказана поддержка в отношении присоединения и внедрения VIMSAS; Проведен соответствующий пересмотр международных конвенции и инструментов IMO всеми странами-участницами. 					
5	<p>Все страны-участницы должны стремиться попасть в «белый список» Парижского Меморандума не позднее 2021г.</p>	<p>A. Провести анализ возраста судов национального транспортного флота;</p> <p>B. Разработать и внедрить национальные базы данных по судам, носящим государственный флаг;</p> <p>C. Улучшить инспекцию государства флага;</p> <p>D. Разработать и внедрить Электронную систему наведения;</p> <p>E. Разработать и внедрить Электронную Сертификационную Систему для стандартизации всех документов и достижения прозрачности;</p>	<ul style="list-style-type: none"> Возрастной профиль национального транспортного флота установлен и проанализирован; Инспекции государства флага улучшены; Электронная система наведения разработана и Электронная Сертификацион 	<ul style="list-style-type: none"> Техническая помощь; Компьютерное оборудование и программное обеспечение ИТ; Финансирование для тренинга, семинаров, рабочих совещаний. 	<p>2018 (из «серого» в «белый» список) (Украина) 2021 (из «черного» в «белый» список)</p>	<p>Все участвующие страны</p>	<p>Заинтересованные Министерства и ведомства</p>	<p>Обновленная документация является инструментом для планирования и составления расписания выведения из эксплуатации однокорпусных танкеров (см. Приоритетная деятельность # 6).</p>

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		<p>F. Провести информационные семинары для морского сектора по Парижскому Меморандуму и т.д.;</p> <p>G. Организовать проведение Специальных Инспекций;</p> <p>H. Обновить документацию судов в соответствии с международными стандартами.</p> <p>I. Публикация данных инспектирования/задержек судов стран-участниц на основе Парижского меморандума, для достижения намеченных целей;</p>	<p>ная Система разработана и внедрена;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Национальные базы данных разработаны и внедрены; ▪ Информационные семинары проведены; ▪ Специальные инспекционные компании проведены; ▪ Документация по судам обновлена. ▪ Данные опубликованы. 					
6	<p>Поэтапный вывод из эксплуатации однокорпусных танкеров в соответствии с Конвенцией MARPOL 73/78 и его поправок. Странам-участницам принимать меры направленные на развитие национального морского торгового флота на основе существующих национальных планов.</p>	<p>A. Пересмотреть и улучшить национальную политику сдачи старых судов в металлолом;</p> <p>B. Оценить возможность и способность национальных СРЗ по сдаче на слом старых танкеров/судов;</p> <p>C. Адаптировать и принять соответствующее национальное законодательство, регулирующее требования и спецификации для строящихся танкеров/судов.</p> <p>D. Пересмотреть национальные планы развития торгового флота.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Национальная политика сдачи старых судов в металлолом пересмотрена и улучшена; ▪ Возможности и способность национальных СРЗ по разделке судов оценена; ▪ Национальное законодательство разработано, внедрено и выполняется; ▪ Планы развития 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь 	До 2021 г.	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	<p>Это потребует изменения законодательства для внедрения требований чтобы все новые танкеры соответствовали международным стандартам – т.е. имели бы двойной корпус.</p>

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
			государственног о торгового флота пересмотрены.					Определение времени будет обсуждаться согласно предполагаем ому расписанию замены существующи х танкеров государствен ного флота вместо расписания, предложенно о национальны ми планами развития флота.
7	Усилить внутреннюю проверку государствами флага работы Признанных Организаций (ПО /Морскими Регистрами), действующих от их имени.	<p>A. Пересмотреть процедуры заключения договоров между государствами флага и ПО;</p> <p>B. Проанализировать работу существующих ПО;</p> <p>C. Усилить возможности эффективного мониторинга ПО национальными администрациями;</p> <p>D. Провести TNA (оценку потребности в тренинге) и обучение персонала (министерств и организаций);</p> <p>E. Пропагандировать политику ЕС</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Положения и работа пересмотрены и проанализированы; ▪ Персонал обучен и возможности укреплены. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническое содействие 	2013		Заинтересованные Министерства и ведомства	

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		(ERIKA III) по отношению к ПО; F. Пропагандировать планирующийся Кодекс IMO по ПО.						
8	Содействовать ратификации Морской Конвенции о труде (МКТ МОТ) 2006г. странами-участниками.	Разработка и принятие национального законодательства по соответствующим, справедливым и безопасным рабочим условиям для моряков. Последующее представление документа о ратификации в МОТ (Международную организацию труда)	МКТ МОТ 2006 ратифицирована странами-участниками; Улучшены рабочие условия и права моряков	Техническое содействие	2014	Прибрежные государства Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали МКТ МОТ 2006		
9	Содействовать принятию и внедрению Конвенции по Профессиональной Безопасности и Здоровью ПБЗ – МОТ 2001 странами-участниками	Разработка и внедрение национального законодательства и/или нормативов для защиты рабочих от рисков и устранения увечий, нанесенных на рабочем месте, недомоганий, болезней и летальных исходов.	Нормативы по профессиональной безопасности и здоровью установлены; Условия безопасности и здоровья улучшены	Техническое содействие	2014	Все страны-участницы		
10	Минимизировать отходы и выбросы морским транспортом и обеспечить, чтобы страны-партнеры могли достичь «хорошего экологического статуса» в морских водах, находящихся	A. Анализ современной ситуации и уровня выбросов; B. Внедрение лучших экологических практик и наилучших имеющихся технологий для предотвращения загрязнения морей; C. Внедрить принцип «загрязнитель платит» как экономическую основу	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Лучшие практики внедрены; ▪ Законодательство дополнено, включен принцип «загрязнитель платит»; ▪ Мониторинг парниковых 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническое содействие по экологическим практикам, контроль выбросов, законодательство и использование 	2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	Дополнение существующего законодательства является неперенным условием внедрения принципа «загрязнитель платит».

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
	под их суверенитетом или юрисдикцией.	<p>контроля за экологически вредными видам деятельности, делая упор на важность ответственности путем принуждения загрязнителей платить реальную стоимость своей деятельности;</p> <p>D. Провести исследование для определения преимуществ и недостатков порядка, действующего в Черноморском и Каспийском регионах, по контролю выбросов оксидов серы в соответствии с Положением 14 Приложения VI MARPOL;</p> <p>E. Провести исследование потенциала схемы региональной помощи, направленной на способствование переходу на альтернативные виды топлива морских судов, занятых в коротких расстояниях – с целью смягчить воздействие судоходства на окружающую среду;</p> <p>F. Провести исследование повышения эффективности использования энергии судами в море и в портах;</p> <p>G. Провести анализ затрат/выгод использования сжиженного природного газа в качестве судового топлива;</p>	<p>газов ведется;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Выбросы парниковых газов уменьшены; ▪ Преимущества и недостатки регионального контроля выбросов оксидов серы выявлены; ▪ Альтернативные виды топлива для двигателей определены; ▪ Рекомендации по использованию сжиженного природного газа в качестве судового топлива разработаны и обоснованы; ▪ Оценка «Зеленого документа» ЕС для авиации выполнена. 	альтернативных видов судового топлива.				

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		<p>H. Проводит каждые два года мониторинг выбросов парниковых газов;</p> <p>I. Разработать базу данных о выбросах;</p> <p>J. Оценить «Зеленый документ» по Системе торговли разрешениями на выбросы ЕС (ETS) в авиации и затем оценить его применимость в морском секторе.</p>						
11	Пропагандировать использование альтернативных видов энергии в портах, в т.ч. нетрадиционные/альтернативные источники, такие как солнечная или волновая.	<p>A. Провести исследование для определения использования альтернативных источников энергии, т.е. береговых источников электричества;</p> <p>B. Разработать материалы для информирования общественности и провести кампанию по информированию общественности.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Исследование альтернативных энергетических решений проведено; ▪ Материалы для информирования общественности подготовлены и опубликованы; ▪ Кампания по информированию общественности проведена. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническое содействие; ▪ Материалы по информированию общественности 	2015	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	
12	Улучшение портовых приемных сооружений для судовых отходов и остатков груза.	<p>A. Определить наличие адекватных сооружений и административных процедур, отвечающих ожидаемому увеличению перевозок;</p> <p>B. Обеспечить адекватные портовые приемные сооружения для судовых</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Адекватные портовые приемные сооружения и административные процедуры созданы; ▪ Национальная 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь; ▪ Компьютерное оборудование и программное обеспечение 	2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		<p>отходов согласно MARPOL 73/78, Приложение I, IV, V.</p> <p>C. Создать национальную информационную систему по приемке, передаче и удалению отходов;</p> <p>D. Внедрить эффективные системы уведомления об отходах и сбора платежей;</p> <p>E. Обучить персонал обращению с отходами в порту.</p>	<p>информационная система по обращению с отходами в порту разработана и внедрена;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Система уведомления разработана и внедрена; ▪ Персонал обучен обращению с отходами в порту. 	<p>IT;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Финансирование адекватных портовых приемных сооружений 				
13	Разработать Региональную Систему Менеджмента окружающей среды (EMS) в соответствии с ISO 14001 для морского транспорта, направленную на постоянное улучшение экологического аспекта судоходства.	<p>A. Пересмотр изменения регистрационных взносов, экологических сборов и других платежей, с целью вознаграждения усилий, направленных на более экологически дружелюбное судоходство;</p> <p>B. Усиление регионального сотрудничества по EMS для морского транспорта на Черном и Каспийском морях;</p> <p>C. Разработать и внедрить EMS на базе ISO 14001;</p> <p>D. Разработать систему отчетности и мониторинга как часть EMS;</p> <p>E. Создать веб-сайт или региональный сервер для данных EMS;</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Пересмотр регистрационных взносов, экологических сборов и других платежей выполнен; ▪ Региональное сотрудничество по EMS усилено; ▪ EMS в соответствии с ISO 14001 разработана и внедрена; ▪ Система отчетности и мониторинга разработана и 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь; ▪ Компьютерное оборудование и программное обеспечение IT; ▪ Финансирование для проведения тренингов, семинаров, повышения информированности; 	2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		<p>F. Повысить информированность об EMS.</p> <p>G. Дальнейшая поддержка деятельности Черноморской Комиссии и CASPECO в отношении EMS.</p>	<p>внедрена;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Веб-сайт или региональный сервер для данных EMS разработан и создан; ▪ Информированность о EMS повышена; ▪ деятельности Черноморской Комиссии и CASPECO в отношении EMS оказана поддержка. 					
14	Усилить национальное и межрегиональное реагирование на случаи морского загрязнения.	<p>A. Дальнейшая разработка и обновление национальных планов на случай чрезвычайной ситуации в соответствии с Протоколом о сотрудничестве при борьбе с загрязнением Черного моря нефтью и другими вредными веществами в результате аварийных ситуаций;</p> <p>B. Дальнейшая разработка и внедрение проекта Протокола для Каспийского моря о региональном сотрудничестве в борьбе с разливами нефти (Протокола OPI) и связанного с ним проекта Регионального плана сотрудничества в случае крупных разливов нефти в</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Планы для Черного моря на случай чрезвычайной ситуации с разливом нефти разработаны и обновлены; ▪ Проект Протокола OPI для Каспийского моря и связанного с ним проекта Регионального плана сотрудничества разработаны и 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь в разработке и обновлении Планов на случай чрезвычайной ситуации; ▪ Техническая помощь для разработки и внедрения Протокола OPI ; ▪ Техническая помощь для развития и внедрения спутникового 	2020	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		<p>Каспийском море;</p> <p>C. Создать межгосударственный механизм для обеспечения быстрого реагирования на случаи значительного загрязнения;</p> <p>D. Обеспечить в случае аварии доступность соответствующего оборудования и наличия процедур для немедленного реагирования в сотрудничестве с соседними странами;</p> <p>E. Координировать наблюдение с воздуха за морскими судоходными маршрутами чтобы обеспечить полную картину морского загрязнения и помочь идентифицировать подозреваемых в загрязнении;</p> <p>F. Тем, где спутниковые снимки недоступны, провести анализ затрат/выгод от внедрения спутниковой системы мониторинга.</p>	<p>разосланы;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Межгосударственный механизм создан; ▪ Спутниковые снимки нелегальных сбросов в Черное и Каспийское моря предоставлены в службу ЕС CleanSeaNet, Стамбульский Технический университет-Центр Спутниковой связи и дистанционного зондирования (ITU-CSCRS) и другие соответствующие системы, при наличии технической возможности. 	<p>наблюдения;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь для вступления в европейскую систему CleanSeaNet; ▪ Финансирование для адекватного аварийного оборудования; ▪ Финансирование для лабораторного оборудования; ▪ Финансирование для спутникового наблюдения. 				
15	Стремиться к ратификации Международной Конвенции по контролю и менеджменту судовых балластных вод и осадков (BWM) для предотвращения потенциально	<p>A. Провести анализ затрат/выгод от принятия Конвенции;</p> <p>B. Поддержать стран-партнеров в принятии Конвенции;</p> <p>C. Разработать и внедрить План менеджмента балластных вод и осадков;</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Анализ затрат/выгод от принятия Конвенции проведен; ▪ Конвенция ратифицирована 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническое содействие 	2015- 2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
	разрушительного воздействия распространения вредных водных организмов, переносимых с судовыми балластными водами из одного региона в другой.	D. Обучить персонал и инспекцию по BWM.	<ul style="list-style-type: none"> а странами-партнерами; ▪ План менеджмента балластных вод и осадков разработан и внедрен; ▪ Персонал и инспекция по BWM обучены. 					
16	Подать предложения о «Специальных районах» в соответствии с Приложениями I, II, V и VI MARPOL 73/78 для Каспийского моря .	<p>A. Предпринять первые шаги для применения положения о «Специальных районах» для Каспийского моря (обратиться за технической помощью)</p> <p>B. Обратиться за присвоением статуса «Специального района» Каспийскому морю</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Применение положения о «Специальных районах» представлено и утверждено. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь 	2015	Страны Каспийского моря	Заинтересованные Министерства и ведомства	
17	Ратификация Конвенции CLC 1969 и Протоколов Конвенции CLC 1976 и 1992 гг.	<p>A. Провести анализ затрат/выгод от принятия CLC 1992;</p> <p>B. Разработка и принятие национального законодательства о компенсации лицам, пострадавшим от загрязнения нефтью в результате морских аварий с участием судов, перевозящих нефть. Последующая подача Инструмента Ратификации в IMO.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Анализ затрат/выгод от ратификации CLC 1992 проведен; ▪ CLC 1992 ратифицирован а странами-партнерами; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь 	2020	Страны Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали Конвенцию CLC 1969 и ее Протоколы.	Заинтересованные Министерства и ведомства	

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
18	Ратификация Конвенции Фонд (FUND) (Международный Фонд компенсации ущерба от загрязнений нефтью) 1971 и Протоколов к Конвенции ФОНД 1992,	А. Провести анализ затрат/выгод от принятия Конвенции ФОНД 1992; В. Разработка и принятие национального законодательства по компенсации ущерба от загрязнений для восполнения недостаточной защиты, предоставляемой по Конвенции CLC 1969, и освобождению судовладельцев от дополнительного финансового бремени, налагаемого на них Конвенцией CLC 1969.	Анализ затрат/выгод от ратификации FUND 1992 проведен; Конвенция FUND 1992 ратифицирована участвующими странами	Техническое содействие	2020	Прибрежные страны Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали Конвенцию FUND 1971 и Протоколы к ней.		
19	Ратификация Конвенции INTERVENTION 1969г. и Протокола к упомянутой Конвенции INTERVENTION 1973	А. Разработка и принятие национального законодательства по мерам для предотвращения, смягчения или устранения опасности побережью или связанным с ним объектам, вызываемой загрязнением нефтью или другими веществами, как следствие морской аварии.	Конвенция INTERVENTION 1969 ратифицирована партнерскими государствами.	Техническое содействие	2020	Прибрежные страны Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали Конвенцию INTERVENTION 1969 и Протоколы к ней.		
	20. Ратификация Конвенции БУНКЕР от 2001г.	А. Провести анализ затрат/выгод по принятию Конвенции БУНКЕР 2001; В. Разработка и принятие национального законодательства о компенсации ущерба, причиненного загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти, перевозимой в бункерах судов в виде топлива. Последующее	Анализ затрат/выгод по ратификации Конвенции БУНКЕР 2001 проведен; Конвенция БУНКЕР 2001 ратифицирована партнерскими государствами.	Техническое содействие	2020	Прибрежные страны Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали Конвенцию БУНКЕР 2001.		

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		представление Инструмента о ратификации в ММО.						
21	К 2015г. партнерские государства должны принять необходимые меры по присоединению к некоторым международным и региональным конвенциям, договорам и соглашениям по Черному и Каспийскому морям, относящимся к защите морской среды.	<p>A. Поддержать страны-участницы в ратификации и внедрении соответствующих конвенций, договоров и соглашений по защите морской среды;</p> <p>B. Провести анализ затрат/выгод от принятия конвенций, договоров и соглашений, соответственно;</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Конвенции, договоры и соглашения ратифицированы и внедрены; ▪ Анализ затрат/выгод выполнен; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь 	2015- 2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	
22	Повысить соответствие национальных кодексов морской безопасности Международному Кодексу по охране судов и портовых средств (ISPS) и соответствующим Директивам ЕС.	<p>A. Дальнейшая помощь странам-партнерам во внедрении Кодекса ISPS;</p> <p>B. Обучение персонала Кодексу ISPS;</p> <p>C. Обмен опытом и лучшими практиками по вопросам морской безопасности;</p> <p>D. Создание региональной ассоциации Офицеров Морской Безопасности;</p> <p>E. Проведение региональных конференций по вопросам морской безопасности.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Страны-партнеры получили помощь во внедрении / достижении соответствия Кодексу ISPS; ▪ Персонал обучен согласно Кодексу ISPS; ▪ Региональная ассоциация Офицеров Морской Безопасности создана. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь; ▪ Тренинг по Кодексу ISPS; 	2015 -2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	
23	Создать интегрированную систему управления информацией об охране для судов на обоих морях, чтобы дать возможность идентификации, мониторинга, отслеживания и отчетов о судах, находящихся в море.	<p>A. Разработать и внедрить интегрированную систему управления информацией о безопасности;</p> <p>B. Разработать и внедрить систему Обмена Электронными Данными (EDI)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Интегрированная система управления информацией о безопасности разработана и внедрена; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь ▪ Программное обеспечение и компьютерное 	2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		<p>в портах, являющихся комплексными и полностью интегрированными в том смысле, что эти системы могут связывать всех заинтересованных участников, обеспечивать электронную обработку всех заявок на очистку грузов от пошлин;</p> <p>C. Оценить, надо ли инициировать в регионе Систему Портового Сообщества ЕС;</p> <p>D. Провести анализ затрат/выгод от внедрения Системы Портового Сообщества ЕС.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Системы электронного обмена данными (EDI) разработаны и применяются в портах; ▪ Уместность применения Системы Портового Сообщества ЕС оценена; ▪ Анализ затрат/выгод от внедрения Системы Портового Сообщества ЕС проведен. 	оборудован е для IT				
24	Усилить береговое наблюдение за морским транспортом путем улучшения береговой инфраструктуры и регионального сотрудничества.	<p>A. Усиление регионального сотрудничества в береговом наблюдении за морским транспортом;</p> <p>B. Улучшить береговую инфраструктуру для берегового наблюдения, т.е. оборудование и т.д.;</p> <p>C. Обучить персонал для берегового наблюдения.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Региональное сотрудничество по береговому наблюдению усилено; ▪ Береговая инфраструктура улучшена; ▪ Персонал для берегового наблюдения обучен. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Техническая помощь; ▪ Финансирование для приобретения адекватного оборудования. 	2015	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
25	Содействовать ратификации Конвенции МОТ 185 (ILO 185)	А. Ратифицировать МОТ 185; В. Создать электронную базу данных по Удостоверениям моряка (SIDs); С. Усовершенствовать отпуск на берег моряков посредством ратификации и впоследствии применением положений Конвенции ILO 185.	Усиление безопасности на борту судна и в портах после применения Удостоверения моряка; Усовершенствование возможностей моряков по отпуску на берег при вступлении на судно и списании на берег.	Техническое содействие	2015	Прибрежные государства Черного и Каспийского морей, не ратифицировавшие Конвенцию ILO 185.		
26	Принять и внедрить Procedурные нормы МОТ/ММО по безопасности в портах	А. Участвующим государствам прийти к соглашению и разработать общий подход к безопасности портов. В. Установить методы определения потенциальных слабых сторон в безопасности порта и подчеркнуть значение безопасности, задачи и меры по сдерживанию, обнаружению и реагированию на незаконные действия против портов, обслуживающих международные перевозки и	Усиление и приведение в соответствие мер по безопасности в портах.	Техническое содействие	2015	Все участвующие государства		

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



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Страны, могущие участвовать	Ответственный за выполнение	Комментарии
		морские операции.						
27	Содействовать принятию МоВ о безопасности в портах	<p>А. Учредить МоВ о безопасности в портах на основании процедурных норм МОР/ММО по безопасности в портах;</p> <p>В. Разработать и внедрить общую систему мониторинга по безопасности портов и кораблей посредством Системы управления всеобщей безопасностью (SASEMAS)</p>	Гармонизация и приведение в соответствие процедур по безопасности в портах	Техническое содействие	2015	Все участвующие государства.		



ДОПОЛНЕНИЕ 1

СТАТУС ВЫПОЛНЕНИЯ КОНВЕНЦИЙ

8. Приложение В8 – Резюме проектов

8.1 Приложение В 8.1 – Казахстан

РЕЗЮМЕ ПРОЕКТА

НАЗВАНИЕ ФАЙЛА С ДОКУМЕНТОМ	Action Fiche Kazakhstan_SASEPOL_2011
ВЕРСИЯ ДОКУМЕНТА	1.0
ДАТА	октябрь 2011
НАЗВАНИЕ ПРОЕКТА	Повышение возможности властей Актауского международного морского торгового порта в области обращения с судовыми отходами – с учетом будущего развития мощностей по переработке

1. ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Название	Повышение возможности властей Актауского международного морского торгового порта в области обращения с судовыми отходами – с учетом будущего развития мощностей по переработке
Программа / Сектор	TRACECA / SASEPOL
Место	Казахстан, Актау

2. ОБЩАЯ ЦЕЛЬ И ЗАДАЧА ПРОЕКТА

2.1. Общая цель

Общая цель проекта – обеспечить, чтобы у Актауского международного морского торгового порта (АММТП) были требуемые технические и административные возможности для внедрения морских стандартов в области обращения с судовыми отходами в соответствии с ратифицированным морским законодательством (MARPOL 73/78 – Приложения I-V), национальным законодательством и специфическими местными экологическими нормами, учитывая будущее развитие мощностей по переработке.

2.2. Задача проекта

Задача проекта состоит в улучшении качества и эффективности обращения с судовыми отходами посредством:

- Разработки и внедрения всеобъемлющего «Руководства по обращению с отходами в порту»
- Повышения морской безопасности и предотвращения морского загрязнения в соответствии с регулятивными и морскими стандартами через обучение персонала АММТП, принимающего участие в работах, связанных с окружающей средой, в частности, участвующего в процессе обращения с отходами

3. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

Детали описания, приведенные ниже, основаны на:

- "Port Reception Facilities Ship Waste Handling Procedures _ Aktau, Kazakhstan" – отчет, выпущенный в сентябре 2010, Европейская Комиссия, Проект SASEPOL.
- Рабочая командировка 13-17 июня 2011 экспертов SASEPOL (по техническим и финансовым вопросам) в порт Актау. За это время проведен ряд совещаний с представителями руководства АММТП и техническим персоналом, участвующим в инвестиционной деятельности и вопросах менеджмента окружающей среды, например:
 - Г-н Сергей Клиновский – старший капитан инспекции по контролю судов государством порта
 - Г-н Владимир Константинов – главный инженер
 - Г-н Измайлов Хажеден – финансовый менеджер

3.1. Предыстория и обоснование

3.1.1. Общие положения

Подготовка и внедрение Планов обращения с отходами в портах и гаванях представляет собой наиболее эффективное средство минимизации и предотвращения потенциальных воздействий на морскую среду рабочих и нелегальных сбросов нефти и отходов с судов. Улучшение будет достигнуто путем предоставления соответствующих приемных сооружений, что способствует сдаче отходов в портах и на терминалах.

В большинстве портов эксплуатация средств обращения с отходами осуществляется подрядчиками, которые должным образом утверждены местными агентствами по охране окружающей среды и местными властями. Эти подрядчики имеют знания и возможности для повышения эффективности системы обращения с отходами, а также мотивацию.

Большинство портов и гаваней поощряют и способствуют работе других учреждений по ответственному обращению с отходами, включая минимизацию и рециркуляцию отходов, в местах их генерирования, транспортировки и удаления.

3.1.2. Современное состояние обращения с отходами в Актауском международном морском порту - Казахстан

Типы операций

В пределах юрисдикции порта Актау осуществляются следующие портовые операции:

- Контейнерный терминал
- Навалочный терминал (сухие грузы)
- Погрузка сырой нефти (в нефтяные танкеры)
- Паромные перевозки

СРЗ находится за пределами порта.

Очистка отходов

В АММТП есть своя собственная система обращения с отходами, от приемки до заключительной очистки.

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

Все судоходные компании, чьи суда заходят в порт Актау, уведомляются Инспекцией портнадзора о положениях и правилах порта Актау, определенных Сводом правил международного морского порта.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

В частности, АММТП в своей акватории предоставляет судам следующие услуги:

- **Снабжение питьевой водой;**
- **Снятие с судов льяльных, фекальных вод и мусора;**

В соответствии с требованиями международной конвенции MARPOL 73/78, порт обеспечивает 100% потребности судов в отношении снятия всех типов отходов с судов через специализированное судно СЛВ (сборщик льяльных вод) «Радуга». В конце 2011 будет завершена постройка нового судна, которое в настоящее время строится на верфи в Стамбуле, Турция.

Порт не имеет очистных сооружений и передает собранные стоки принимающей организации в соответствии с контрактными обязательствами между сторонами:

- Фекальные стоки – передаются на муниципальные очистные сооружения с последующей биологической очисткой;
- Нефтедержавшие воды – передаются в специализированную организацию для очистки;

У АММТП нет полигона для захоронения твердых отходов. Все отходы, снятые с судов и генерированные в порту, хранятся в предназначенных для этого местах в соответствии с договорами, заключенными с принимающими сторонами.

Процедуры АММТП по обращению с отходами, а также отходы, снимаемые с судов, регламентируются техническим документом, который называется «Проект стандартов по обращению с отходами» и утвержден уполномоченным региональным управлением охраны окружающей среды и региональной СЭС. Этот проект предусматривает последовательность от мест генерирования отходов до утвержденных районов очистки и удаления (хранение на полигоне и захоронение) в форме таблиц, управленческих схем и включает паспорта для каждого типа отходов, включая судовые отходы с идентифицированным классом опасности.

АММТП аккредитован и имеет функционирующую Систему управления состоянием окружающей среды, которая отвечает требованиям международного стандарта ISO 14001:2004. Главная цель этой системы состоит в минимизации возможности и повышении осведомленности о маловероятных воздействиях работы АММТП на окружающую среду.

Порт принимает только те отходы, которые образовались на судне в процессе его работы. Суда-приемщики отходов (баржи), которые снимают стоки и мусор с других судов, которые работают на шельфе Каспийского моря, выполняют процедуру сдачи отходов непосредственно принимающим организациям через своих агентов (на основании договоров между сторонами: судовладелец – агент). Отдел охраны окружающей среды АММТП отвечает за мониторинг внедрения системы обращения с отходами, а также заполнения документации.

Сбор платежей

Система платежей за снятие стоков и твердых отходов судном в порт такова:

- За предоставление контейнеров для отходов взимается экологическая ставка за дневное хранение в порту вне зависимости от того, был ли мусор доставлен на берег;
- За снятие стоков (промышленных, льяльных) есть расценки за период работы судна (почасовые) вне зависимости от объема принятых стоков;
- Все нефтесодержавшие воды из Приложения 1, но не включая балластные воды, воды после промывки танков и илов;
- Твердые отходы;

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

- Хозфекальные стоки.

В основном фиксированных лимитов нет – порт принимает все до тех пор, пока это оправдано и может быть снято имеющейся баржей. Оплата основана на принципе прямого платежа (для нефтесодержащих отходов). Система оплаты не побуждает к сдаче отходов на портовые приемные сооружения.



Вопросы, относящиеся к развитию инфраструктуры порта Актау в ближайшем будущем

АММТП в настоящее время улучшает средства существующего порта, параллельно ведутся работы по расширению в Северном порту.

По сведениям из последних обсуждений с представителями АММТП, современная ситуация в Северном порту такова:

- Волнорез и мол частично построены но контракт был прекращен в 2006 когда работа была выполнена менее чем на 25%. После этого в 2007 был заключен новый контракт на завершение строительства волнореза и мола, и строительство было завершено на 100% в 2009;
- Новый нефтяной терминал (который будет осуществлять экспорт нефти Tengizchevroil, в настоящее время отправляемой Украину по железной дороге) частично построен; в такой же ситуации находится сухогрузный терминал. Строительство ведется на государственные средства.
- Приблизительная оценка объемов нефти, которые должен пропускать порт Актау:

НЕФТЬ	В настоящее время	2015	2020
(тысяч тонн)	10.000	15.000	17.000

В этой ситуации, учитывая свой современный опыт, АММТП принял решение построить свои собственные очистные сооружения для тех нефтесодержащих вод, снятых с танкеров, стоящих в порту Актау, и для тех, что поступают и будут поступать в будущем с нефтяного терминала.

АММТП намеревается по отдельности заказать проект и строительные работы по новым очистным сооружениям для нефтесодержащих вод для того, чтобы профинансировать это из своих собственных средств и закончить работы одновременно с постройкой нового нефтяного терминала.

3.2. Объем проекта

Проект предлагает повышение и укрепление возможностей Управления АММТП путем внедрения «Руководства по обращению с отходами в порту» вместе с проведением тренингов для технического персонала, принимающего участие в работах, связанных с окружающей средой, для того, чтобы

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

управлять обращением с отходами в порту в соответствии с природоохранным и морским законодательством.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Ответственные органы должны играть более активную роль, а также необходимо четко разграничить ответственность участвующих организаций.

В природоохранном и морском законодательстве есть три важных требования:

- Суда должны направлять уведомления об отходах, которые должны быть сданы, до захода в порт или на терминал, включая информацию о типах и объемах;
- Доставка (сдача, удаление) судовых отходов является обязательной, если объем отходов превышает 50% объема для хранения отходов на борту и если следующий порт захода неизвестен, или если объем судовых танков для отходов не достаточен для сбора отходов во время рейса до следующего порта захода;
- Суда должны оплачивать услуги по снятию отходов и осуществлять обязательные платежи чтобы в значительной мере покрывать стоимость работы портовых приемных сооружений для судовых отходов, независимо от того, сдавало ли судно свои отходы.

Обязательное извещение об отходах, ограничения по снятию отходов с судов, реальная стоимость работы системы обращения с судовыми отходами и все процедуры, описанные в «Руководстве по обращению с отходами в порту» будут подготовлены в результате выполнения настоящего проекта.

3.3. Организации, имеющие отношение к настоящему проекту

Проект будет выполняться на территории АММТП и повлияет на все организации, принимающие участие в обращении с отходами. Список организаций приведен в Таблице 3.1.

Таблица 3.1 : Организации, участвующие в обращении с отходами в порту

Организации / компании	Роль
Порт Актау – Отдел охраны окружающей среды	Координирует систему обращения с отходами
Порт Актау – финансовый отдел	Финансовые операции
Порт Актау – Портофлот	Оператор-менеджер отходов, эксплуатирующий суда-сборщики отходов
Порт Актау – отдел Капитана Порты	Осуществляет функции контроля со стороны Капитана Порты
Порт Актау – контроль судов государством порта	Осуществляет функции контроля со стороны Капитана Порты
Государственная экологическая инспекция по охране окружающей среды	Осуществляет функции контроля со стороны Министерства охраны окружающей среды
Порт Актау – портовый транспортный контроль	Координирует передвижение и постановку к причалам судов

3.4. Результаты, которые должны быть достигнуты

Консультант должен достичь следующих результатов:

Результат 1: «Руководство по обращению с отходами в порту» имеется и включает процедуры, связанные с:

- Потокотом отходов (по типам)
- Административным потоком (документация и регистрация данных)
- Финансовым потоком
- Санитарными сборами
- Дополнительными сборами и т.д.

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Результат 2: Внедрение системы обязательного извещения об отходах, включая форму извещения (стандарта ЕС или IMO);

Результат 3: Внедрение лимитов на снятие отходов в зависимости от размеров судна и последнего порта захода;

Результат 4: Установление санитарного сбора, отражающего реальную стоимость работы системы обращения с судовыми отходами;

Результат 5: Поддержка соответствия требованиям международных конвенция и европейского законодательства в отношении защиты окружающей среды от судовых отходов

Результат 6: Подготовка и внедрение тренинг-модулей по соответствующему предотвращению морского загрязнения и обращению с судовыми отходами.

Результат 7: Подготовка и внедрение тренинг-модулей по управлению активами, эксплуатации и техобслуживанию сооружений для сбора и очистки отходов.

3.5. Допущения

Следующие допущения рассматриваются как основные предпосылки выполнения проекта:

- Достаточный уровень готовности бенефициариев (АММТП и стейкхолдеров) транспортировать и эффективно внедрить международные конвенции и законодательство;
- Наличие преемственности на уровне принятия решений;
- Устойчивость единых региональных приоритетов в охране морской среды;
- Техническая поддержка со стороны морских властей и портовых властей, а также краткосрочных местных экспертов.
- Координация, привлечение и участие морской администрации и портовых властей;
- Достаточный уровень взаимопонимания между ответственными органами в морском секторе чтобы они способствовали внедрению и применению рекомендаций проекта и нового «Руководства по обращению с отходами в порту».

3.6. Риски

Были определены следующие риски:

Риск 1: Частые административные изменения, которые могут стать причиной утраты ноу-хау в результате рассеивания профессионалов;

Риск 2: Недостаточное сотрудничество между морскими и портовыми властями, и другими представителями сферы охраны окружающей среды;

Риск 3: Разные законодательные и организационные базы бенефициариев;

Риск 4: Международные правила и положения подвергаются национальным вариациям и интерпретациям

Эти риски должны быть минимизированы посредством использования уже функционирующих механизмов, созданных в проекте SASEPOL. Следующие меры и соображения будут способствовать минимизации рисков:

По риску 1: Создание работающей и эффективной системы передачи ноу-хау, предоставление простых руководств и инструментов практического внедрения

По риску 2: Усиление координационной роли и консультативных функций Структуры TRACECA/SASEPOL

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

По риску 3: Гармонизация законодательных систем в соответствии с международными стандартами и стандартами ЕС

По риску 4: Усиление общей осведомленности об охране морской среды, направленной на эффективное достижение цели проекта.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

3.7. Меры, которые должны быть осуществлены

Успешное выполнение проекта предусматривает следующее:

Мера 1 – Разработка и внедрение всеобъемлющего Руководства по обращению с отходами в порту

В целях разработки и внедрения Руководства по обращению с отходами в порту, Мера 1 должна включать следующие шаги:

- **Консультацию** – цель консультации – обеспечить, чтобы портовые приемные сооружения отвечали потребностям пользователей, и привлечь всех, кто заинтересован в предоставлении услуг. Все пользователи обязуются сдавать отходы на берег для удаления, а не сбрасывать их в море. Хорошие приемные сооружения по правильной цене могут быть обеспечены только в результате конструктивного диалога между теми, кто предоставляет услуги, и теми, кто ими пользуется. Детали процедуры консультаций должны быть включены в План. Консультации должны быть проведены с:
 - Пользователями (использующими причалы)
 - Регулирующими органами (местными офисами экологических регулирующих органов, отделом охраны окружающей среды порта, портовым отделом охраны здоровья и т.д.)
- **Анализ потребности в потовых приемных сооружениях** – в соответствии с положениями необходимо собрать следующую информацию:
 - Реально принимаемые объемы каждого типа отходов;
 - Объемы каждого типа отходов, которые надо будет принимать – на основании данных из извещений;
 - Объемы и типы отходов, которые хранятся на судах для сдачи на берег в других местах заходов.
- **Оценку типа и объемов приемных сооружений** – положения требуют включения только судовых отходов, которые образуются у пользователей в море. АММТП должен решить, какие приемные сооружения нужны, а затем План должен учесть разумные требования пользователей.
- **Оценку стоимости сооружений** – в соответствии с принципом *загрязнитель платит*, суда должны нести расходы за предоставления приемки, очистки и удаления отходов, однако, стоимость использования портовых приемных сооружений не должна быть настолько высокой, чтобы побуждать пользователей сбрасывать отходы в море. Платежи могут учитывать тип, размеры и категорию судна, а также тот факт, что на судне образуется уменьшенный объем отходов благодаря его экологическому менеджменту, конструкции, оборудованию или эксплуатации.
- **Оценку размещения и доступности сооружений** – следует поощрять суда, заходящие в порт, использовать приемные сооружения путем постройки их в удобных местах и обеспечения удобства использования. АММТП уже имеет опыт предоставления услуг по съемке отходов; однако, составление официального плана или пересмотр существующего дает возможность вновь обдумать ключевые требования удобного размещения и легкости использования с точки зрения пользователей.

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



In association with Ramboll, Milieu &
Tethys

- **Написание Руководства по обращению с отходами в порту** – Руководство должно быть организовано следующим образом:
 - Раздел 1 – Введение
 - Раздел 2 – Контактная информация обо всех организациях, участвующих в системе обращения с отходами в порту.
 - Раздел 3 – Общее описание потока отходов, системы оплаты, документации и регистрации данных.
 - Раздел 4 – Типы отходов, принимаемые в порту Актау
 - Раздел 5 – Официальные процедуры обращения с отходами:
 - Поток отходов (по типам)
 - Система оплаты
 - Административный поток (документация и регистрация данных)
 - Обязательное извещение об отходах
 - Методы и условия снятия отходов
 - Раздел 6 – Задачи и обязанности:
 - Капитана судна
 - Агентов
 - Отделов порта Актау
 - Операторов отходов
 - Инспектирующих органов
 - Раздел 7 – Сборы и платежи
 - Санитарный сбор
 - Дополнительный сбор
 - Специальный сбор
 - Штрафы
 - Расходы на транспортировку
 - Раздел 8 – Стандартные документы
 - Форма извещения об отходах
 - Акт приема-сдачи отходов
 - Ежемесячный отчет оператора отходов
 - Требования к стандартным соединениям для снятия отходов.
- **Внедрение Руководства по обращению с отходами в порту** – фаза внедрения должна осуществляться следующим образом:
 - Определение лица или лиц в руководстве АММТП, которые будут отвечать за внедрение Руководства;
 - Разработка плана внедрения, тренинг сотрудников, ответственных за внедрение, по их задачам и обязанностям
 - Информирование пользователей – все пользователи должны быть проинформированы о том, где находятся приемные сооружения, как их использовать и, если применимо, какие дополнительные платежи взимаются.
 - Рассылка Руководства всем пользователям, регулирующим органам и стейкхолдерам;
 - Тренинг соответствующего персонала из отделов АММТП, отвечающих за или участвующих в обращении с отходами в порту, по новым требованиям Руководства;
 - Начало применения Плана управления отходами в порту руководством АММТП.

Ресурсы:

Для того, чтобы помочь в выполнении этих мер, требуются следующие эксперты:

- Старший международный эксперт по институциональным вопросам – для процедурных аспектов
- Местный старший финансовый эксперт – для финансовых аспектов
- Местный младший технический эксперт – для технических аспектов обращения с отходами.

Местных экспертов может предоставить управление порта / Министерство охраны окружающей среды / местные регулирующие органы – как часть команды по выполнению проекта.

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

Все они должны быть знакомы с обязательными инструментами ИМО и директивами ЕС.

Срок: 6 месяцев



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Мера 2 – Повышение квалификации и тренинг соответствующего персонала АММТП, участвующего в мероприятиях по охране окружающей среды

В целях повышения морской безопасности и предотвращения морского загрязнения в порту Актау, в соответствии с регулятивными нормами и морскими стандартами и посредством тренинга соответствующего персонала АММТП, участвующего в мероприятиях по охране окружающей среды, Мера 2 будет включать следующие подразделы:

- Пересмотр и составление организационной структуры в целях обеспечения компетентного контроля и мониторинга работ АММТП в области обращения с отходами
- Разработку процедуры контроля и мониторинга работ по обращению с отходами на территории порта Актау
- Установление минимальных профессиональных критериев для персонала, участвующего в обращении с отходами
- Определение четких ролей и обязанностей персонала
- Установление соответствующих показателей работы персонала в целях повышения их профессионализма
- Установление адекватных схем материальных и нематериальных поощрений
- Разработку тренинг-модулей по соответствующему предотвращению загрязнения морской среды и обращению с судовыми отходами.
- Разработку тренинг-модулей по управлению активами, эксплуатации и техобслуживанию приемных и очистных сооружений.
- Проведение тренинга.
- Заключительную оценку достигнутого уровня знаний.

Ресурсы:

Для помощи в осуществлении этих мер требуются следующие эксперты:

- Старший международный эксперт по институциональным аспектам
- Старший местный эксперт по повышению квалификации сотрудников
- Младший местный эксперт по природоохранным аспектам
- Младший местный эксперт по обращению с отходами.

Местных экспертов может предоставить управление порта / Министерство охраны окружающей среды / местные регулирующие органы – как часть команды по выполнению проекта.

Все они должны быть знакомы с обязательными инструментами ИМО и директивами ЕС.

Срок: 6 месяцев

8.2 Приложение В 8.2 – Грузия

8.2.1 Приложение В 8.2.1 – Резюме проекта 1

ACTION FICHE

DOCUMENT FILE NAME	Action Fiche GEORGIA_STCW & FSC Databases_2011
DOCUMENT VERSION	1.2
DATE	November 2011
PROJECT TITLE	Development of STCW and FSC Databases for the Georgian Maritime Transport Agency

1. BASIC INFORMATION

Title	Development of STCW and FSC Databases for the Georgian Maritime Transport Agency
Programme / Sector	ENP East / Eastern Partnership / EU Direct Budget Support
Location	Batumi, Georgia
Implementing arrangements	
Contracting Authority	European Community represented by the European Commission on behalf of the Beneficiary
Implementing Agency	European Commission
Beneficiary	Maritime Transport Agency, Georgia

2. OVERALL OBJECTIVE AND PROJECT PURPOSE

2.1 Overall purpose

The overall purpose of this intervention is to contribute to Georgia becoming compliant with international maritime conventions and standards, as those set by IMO, ILO and the various MoUs that Georgia is party to, such as the Paris, Black Sea or Tokyo MoUs.

In line with the overall reform of the Georgian Maritime environment and the objectives of the newly established Georgian Maritime Administration, stipulated in the Regulation of the Maritime Transport Agency (MTA), approved by the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, Order No 1-1/585 published on 14th April 2011, Article 2, "The Objective of the MTA is to provide maritime safety, to regulate functions and legal aspects of maritime transport and to meet and maintain the compliance with international standards".

Therefore this project aims to improve the overall performance of the Georgian MTA, thereafter referred to as the Beneficiary of this project.

2.2 Project objective

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

The objective of this project is to provide the Georgian Maritime Transport Agency with an IMO- and EU- compliant system to operate standard Standards of Training, Certification & Watchkeeping (STCW) Convention and Flag State Control (FSC) data. Specifically, the project is to result in the creation of two integrated, operational databases which would enable the MTA to discharge with an important part of its obligations such as:

- Flag State and Port State Control;
- inspections, control and surveillance of navigation in the territorial sea and ports of Georgia;
- registration of ships flying the Georgian flag;
- registration and certification of seafarers;
- representation of the Georgian government in the international organizations in the field of maritime transport;
- Investigation of marine accidents on vessels flying the Georgian Flag.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

2.3 Project structure

In order to comply with EU financing specifications, this project has been divided into two lots:

- 1 service contract whose object is to develop the STCW and FSC databases and to train the MTA personnel on their functionalities and proficient use;
- 1 supply contract whose object is to provide all software and hardware necessary for the installation and efficient use of the databases.

Whereas the service contract is completely dependant on the second (the MTA budget cannot accommodate the costs associated with the purchase of minimum IT software and hardware), the second may be discharged with by a different contractor. Both contracts will be tendered simultaneously and the supply contract will provide for the supply and installation of equipment within maximum 3 months from the commencement date.

1. DESCRIPTION OF THE PROJECT

This project is a vital part of the overall reform of the Georgian maritime sector, aiming to improve their international standing, to be removed from the MOU Black List and to achieve revocation of the EU decision cancelling the acceptance of Georgian STCW certificates. As such this project is in the national interest and part of a wider and quite dynamic ongoing reform process.

3.1 Background and justification

3.1.1 General

The performance of the Georgian Flag State has deteriorated significantly over the past few years. Georgia is now the black list of the Tokyo MOU with 303 inspections and 82 detentions for the biennial 2007 – 2009 and also rated as Black list, classified as 'high risk', by the Paris Memorandum of Understanding with 129 detentions out of 832 inspections between 2007 and 2009. The EU The European Commission has also issued a decision in (COMMISSION DECISION of 22 November 2010 on the withdrawal of the recognition of Georgia as regards education, training and certification of seafarers for the recognition of certificates of competency (notified under document C (2010) 7966) (Text with EEA relevance) (2010/705/EU)) and has revoked the acceptance of STCW certificates for Georgian seafarers.

In response, the Georgian Government initiated a programme of reforms aimed to address the situation. Accordingly, the Law of Georgia on Management and Regulation of the Field of transport (2011/10/03) has triggered a major overhaul of the Georgian United Transport Administration, which has led to the creation of a new institution - the Maritime Transport Agency (MTA) of Georgia.

The MTA of Georgia has since embarked on a major reform program and has received support from the European Commission via several instruments, including a major regional TA project aimed to help Georgia (as well as 4 other beneficiary countries) to comply with international conventions and standards on maritime safety, security and environmental pollution prevention (Development of Common Security Management, Maritime Safety and Ship Pollution Prevention for the Black Sea and Caspian Sea -

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

SASEPOL project, www.sasepol.eu). Efforts were employed by this project to set the ground work for both the acceptance of the Georgian STCW certificates and the improvement of the standing of the Georgian maritime sector aiming at compliance with international conventions, as stipulated and published by the IMO and the EU, by drafting a new Law that would transpose the STCW Convention (as amended).



The MTA has been assigned to be responsible for the implementation of the STCW Convention (as amended). It is thus responsible for the accreditation of training academies, issuance of Certificates of Competencies for Georgian Nationals and foreigners graduating from the approved training institutions, as well as endorsements attesting to foreign certificates of competencies.

The Maritime Transport Department, in an attempt to improve Flag's performance, has published on 5/10/2010 a circular in which the State's new quality policy in respect to PSC was stated. This document has set the framework for new and improved Flag State actions, such as annual flag state inspection, criteria for registering ships based on their safety record and provision for deletion from the Registry in case of three consecutive detentions within one calendar year.

Further steps need to be taken in order to improve the image of the Flag State and several action plans (including the TRACECA Regional Strategy) have been drafted to this purpose. However, detailed actions need to be based on a comprehensive assessment of existing situations and problems which in its turn depends on statistical and historical data.

3.1.2 Current state of STCW & FSC Registries in Georgia

The absence of a centralized, electronic registry of STCW and FSC –related data is a major obstacle in remedying the existing situation.

The STCW Convention requires Parties to maintain registers of certificates and endorsements for masters and officers and to make information available on the status of such certificates and endorsements to other Parties and companies who request verification of the authenticity and validity of certificates produced by seafarers.

Currently, 24 states allow for third parties to verify the status of seafarers' certificates online, by entering their website. At this moment, Georgia provides confirmation by email and keeps records in an older, simple database and hardcopy files. The existing database cannot produce real-time statistics and it does not allow for financial records to be integrated into its database.

FCS data is not centralised and it does not contain entries that constitute international key performance indicators for maritime safety and security. At the moment it consists of a simple Excel file, with most of the information on paper or with the RO's / classification societies.

3.2 Scope of the project

The project is addressed to the MTA in Georgia, located in Batumi, as the principal organisation responsible for the implementation of the STCW Convention and the improvement of Flag State performance.

The projects consists of two contracts – one to create / develop the STCW & FSC database(s) and train the MTA staff, and one to supply the hardware and software necessary for the implementation of the database(s).

The overall period of implementation is 8 months from commencement date.

3.3 Organizations relevant to the project

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

The project will be implemented in close cooperation with the Georgian MTA and will affect a variety of organisations, which have been involved in the implementation of IMO / EU international conventions / directives / standards, including STCW and FSC requirements. These are listed in Table 3.1.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Table 3.1 : Organizations involved in the development & operation of the STCW & FSC Systems

Organizations / Companies	Role
Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia	Approves and controls all normative and budget-related (including international financing) acts
Maritime training institutions in Georgia	Issue of Academic and Training Certificates
International maritime administrations	Verification of Seafarer's Certificates and PSC
Recognized Organisations	Maintenance of ship records, including seafarers' certificates
Flag State Inspectors / Auditors	Inspections and audits of vessels flying the Georgian Flag
Ministry of Health, Labour and Social Affairs	Responsible for the healthcare system, labour issues and social security system
Ministry of Finance	Has competency in the amendments of law, if the state budget is concerned
Ministry of Foreign Affairs	Competent to determine compliance of Georgian Legislation with international treaties

These organisations, plus individual seafarers, constitute the pool of stakeholders for this project. They would be contacted during various stages of the implementation of this project, as appropriate.

3.4 Results to be achieved

The results to be achieved by the Consultant(s) are as follows:

1. Lot 1 – Development of STCW & FSC Databases

- **Result 1:** STCW & FSC integrated database(s);
- **Result 2:** MTA personnel trained and proficient in the population and use of the two databases;

2. Lot 2 – Supply of STCW & FSC Database Hardware & Software

- **Result 3:** Supply of all the IT software (licenses) and hardware necessary for the efficient operation of the STCW & FSC databases.

3.5 Assumptions

The following assumptions are considered to be basic prerequisites for project implementation:

- Sufficient level of commitment of the beneficiaries (MTA and stakeholders) to transpose and implement effectively relevant STCW & FSC requirements;
- Existence of continuity at the decision making level;
- Continuity at the level of MTA staff directly involved in the operation of the two databases;
- Additional technical support for MTA will be made available (for example by EMSA);
- Co-ordination, involvement and participation of MTA and other directly relevant authorities and institutions.

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

3.6 Risks



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

The following risks have been identified:

- Risk 1:** Administrative and / or personnel changes which could cause the loss of know-how through dispersion of professionals;
- Risk 2:** Lack of cooperation between MTA and other relevant authorities and institutions;
- Risk 3:** Delay in the population of the two databases;
- Risk 4:** International rules and regulations are subject to national variations and Interpretations.

These risks have to be minimised by the use of already functioning mechanisms established in the SASEPOL project. The following measures and considerations will contribute to minimising the risks:

- On risk 1: Establishing an efficient and effective transfer of know-how system, providing simple guidelines and practical implementations tools, showing inter alia, the career prospectus for staff, also the implementation of comprehensive training plans.
- On risk 2: Reinforcing the leading role of MTA in the reform of the maritime sector of Georgia and introduction of stakeholder meetings; sourcing of highest political support for the transposition of the STCW and FSC plans of actions.
- On risk 3: Harmonising the legal systems according to international (and EU) standards need to be seen as "public duty" for the relevant institutions involved. MTA will plan in due course for the allocation of human resources necessary for the population of the database(s).
- On risk 4: Reinforcing general awareness of international maritime conventions and standards aiming at the effective achievement of the project's objective.

3.7 Activities to be performed

3.7.1 Activities for Lot 1 – Development of STCW & FSC Databases

Activity 1: Development of the STCW & FSC integrated databases

Methodology

It is expected that the database design is finalized within the first two weeks from project commencement date, in agreement with the Beneficiary's technical and management personnel. Specifically, the options to have one STCW & FSC database or two integrated databases will be reviewed and decided upon, as well as the number of users. However, as minimum requirements:

- The database(s) will have an online interface on the Beneficiary's website which would allow differentiated access to international maritime administration's personnel, ship owners / classification societies, individual Georgian seafarers / seafarers-to-be and maritime training institutes, who would be able to check the accuracy of seafarers' records / upload relevant information and documents, as appropriate (in accordance with relevant STCW and FSC Convention requirements, transposed into Georgian legislation);
- The database(s) will have an online interface which would allow relevant individuals and organisations to make online payments, due to the Georgian Maritime Transport Agency;
- The databases will be left "open" once the project is over, i.e. they would allow for changes in the number of entries and fields, required by objective changes such as: number of seafarers, legal requirements that have to be met by seafarers' / ship owners / classification societies / other relevant bodies involved in the implementation of the STCW and FSC requirements; they will also allow for changes in the amounts to be paid to the MTA and / or the method of payment.
- The database(s) will be able to produce reports and statistics according to key performance indicators established in agreement with relevant MTA personnel;
- The STCW database will count a minimum of about 25,000 entries;
- The FSC database will count a minimum of about 300 entries.

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

**Activity 2: MTA personnel trained and proficient in the
population and use of the two databases;**



In association with Ramboll, Milieu &
Tethys

Methodology

It is expected that the design of the database(s) will take no longer than 4 calendar months from commencement date. Month 5 will consist in providing a practical demonstration on the population of the database(s) with the STCW & FSC-relevant data and documents to the MTA personnel. During the same week, the MTA staff will start populating the database(s) and the database experts will run the first tests. Month 5 will also consist in one week of training to MTA personnel on the population of the database(s).

Month 5 and 6 will consist in MTA's populating the database(s), whilst one of the database experts will be available for assistance as required.

At the end of Month 6, there will be one week training for relevant MTA personnel and other stakeholders on the functionality and use of the database.

In Month 7 an overall test will be performed by the experts and any deficiencies will be remedied. Further tests will take place in Month 8.

3.7.2 Resources and timing for Lot 1

It is envisaged that the MTA will provide the location for the hardware as well as office space for the experts involved in the execution of this contract. The Beneficiary will also make sure the personnel to be involved in operation of the databases is available for the population of the databases as well as for formal training sessions.

The team of experts involved in the development of the databases will consist of:

- 2 international database experts responsible for the development of the two databases in English and team up with the software and hardware providers, as well as with the testing of the databases and the training of MTA personnel on the use of the databases;
- 1 local junior international database expert responsible for the development of the databases interface in Georgian and provision of on-the-job technical assistance to the MTA staff, as required;
- 1 team leader, also IT expert, responsible for the overall management of the team and its activities and of liaison with the beneficiary and the Client.

Timing: Month 1 to 8

3.7.3 Activities for Lot 2 – Supply of STCW & FSC Database Hardware & Software

**Activity 3: Supply of IT software (licenses) and hardware necessary for the efficient operation
of the STCW & FSC databases.**

Methodology

The Provider will have to supply as a minimum the following:

Hardware

1. Rack 42U, cooling system & UPS.

Rack specifications:

- Maximum Height 2000.00 mm
- Maximum Width 600.00 mm
- Maximum Depth 1100.00 mm
- Rack Height 42U

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

- Rack Free Space 38U
- Batteries & Runtime**
- Battery Type: Maintenance-free sealed Lead-Acid battery with suspended electrolyte : leak proof
 - Battery Volt-Amp-Hour Capacity: 864
 - Input:
 - Nominal Input Voltage: 230V
 - Input Frequency: 50/60 Hz +/- 3 Hz (auto sensing)
 - Output:
 - Configured Power: 2400 Watts / 3000 VA
 - Nominal Output Voltage: 230V
 - Output Connections: (20) IEC 320 C13

Air Cooling Close-coupled for Rack

- Compressor Type: Rotary
- Air Discharge Patterns: Horizontal
- Intake Air: Rear Return
- Refrigerant Charge: 1.36 KG
- Air Flow: 566.34 lps
- Condensate Pump Capacity: 0.002 lps
- Maximum Height: 2000.00 mm
- Maximum Width 600.00 mm
- Maximum Depth 1100.00 mm

Primary and Mirror Servers

- 2U 2Socket
- Intel Xeon E5620 Processor (2.40GHz, 4C, 12M Cache, 5.86 GT/s QPI, 80W TDP, Turbo, HT),
- 4GB Memory for 1CPU (1x4GB Dual Rank RDIMMs) 1333MHz
- 2*300GB SAS 6Gbps 15k 3.5" HD Hot Plug,
- PERC H700 Integrated RAID Controller, 512MB Cache, For 8x HDD Chassis
- 16X DVD+/-RW ROM Drive SATA
- Redundant Power Supply (2 PSU) 750W

Backup Server:

- 1U 1Socket
- Intel Xeon E3-1230 Processor (3.2GHz, 4C/8T, 8M Cache, 80W, Turbo)
- 4GB Memory (1x4GB Dual Rank LV UDIMM) 1333MHz
- 2*2 TB SATA 7.2k 3.5
- 16X DVD +/-RW Drive SATA

Firewall + two-factor authentication

- 25 VPN Connections (and licenses for them if necessary)
- 4 Gigabit Ethernet interfaces
- Load Balancing
- Minimal Firewall Throughput: 400mbps
- 225 Mbps IPsec VPN
- Integrated two-factor authentication

Software

- 3 X Microsoft Windows Server 2008 R2, 64bit, English
- 2 X Microsoft Windows 25 CAL Licenses

3.7.4 Resources and timing for Lot 2

It is envisaged that the equipment will be bought in accordance with EU guidelines for external aid, i.e. they would originate from the EU. Also, the Beneficiary is to ensure proper housing conditions for the equipment as well as office space for the staff employed by the Provider for the installation of the equipment.

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

The Provider will also devote one calendar day to the on-the-job training of MTA employees on the operation of the equipment installed, should any queries arise thereof. The reception certificate for the equipment delivered and installed will be signed at the end of the on-the-job training day.

Timing: Month 1 to 3

3.7.5 Miscellanea

According to EU Visibility and Communication Guidelines for External Actions, the Beneficiary will have to ensure that the EU contribution is publicized in accordance with the said requirements. Specifically, as a minimum, the website connected to the database(s) will announce EU contribution and bear all EU visibility elements. The equipment will also be publicized by means of a banner / plaque and labels. Other visibility requirements will be identified during the implementation of the project.

8.2.2 Приложение В 8.2.2 – Резюме проекта 2

ACTION FICHE

DOCUMENT FILE NAME	Action Fiche GEORGIA_MLC_2011
DOCUMENT VERSION	1.1
DATE	October 2011
PROJECT TITLE	Ensuring legal and institutional compliance of the Georgian MTA with the requirements of the Maritime Labour Convention 2006.

4. BASIC INFORMATION

Title	Ensuring legal and institutional Compliance of the Georgian MTA with the requirements of the Maritime Labour Convention 2006.
Programme / Sector	
Location	Batumi, Georgia and Brussels, Belgium
Implementing arrangements	
Contracting Authority	European Community represented by the European Commission on behalf of the Beneficiary
Implementing Agency	European Commission
Beneficiary	Maritime Transport Agency, Georgia

5. OVERALL OBJECTIVE AND PROJECT PURPOSE

5.1. Overall objective

In line with the overall reform of the Georgian Maritime environment and the objectives of the newly established Georgian Maritime Administration, stipulated in the Regulation of the Maritime Transport Agency, approved by the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, Order No 1-1/585 published on 14th April 2011, Article 2 "The Objective of the MTA is to provide maritime safety, to

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

regulate functions and legal aspects of maritime transport and to meet and maintain the compliance with international standards".



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Therefore the overall objective of this intervention is to prepare the amendments to Georgian legislation in order to meet the international requirements and standards as contemplated by the Maritime Labour Convention of 2006 and the Council Directive 1999/63/EC (as amended 20/05/2009)

5.2. Project purpose

The project has the purpose of improving the working conditions for seafarers and to secure economic interests in fair competition for quality ship owners through:

- c) Establishment of minimum requirements for seafarers to work on a ship;
- d) Establishment of good conditions of employment;
- e) To ensure minimum standards for accommodation, recreational facilities, food and catering;
- f) Establish minimum requirements for health protection, medical care, welfare, and social security protection; and
- g) To ensure ongoing compliance and enforcement; and to
- h) Raise awareness on the importance of the MLC 2006 in Georgia.

6. DESCRIPTION OF THE PROJECT

This project is a vital part of the overall reform of the Georgian maritime sector, aiming to improve their international standing, to be removed from the MOU Black List and to achieve revocation of the EU decision cancelling the acceptance of Georgian STCW certificates. As such this project is in the national interest and part of a wider and quite dynamic ongoing reform process.

The project will prepare amendments to incorporate the vital principles and requirements of the MLC 2006 in Georgia Legislation. Also the relevant institutions will be analysed as to their actual statutory and technical capacities to implement the (to be) transposed MLC 2006 requirements.

To this end, part of the interventions will also concern capacity building measures.

6.1. Background and justification

6.1.1. Generalities

The European Commission has issued a decision in (COMMISSION DECISION of 22 November 2010 on the withdrawal of the recognition of Georgia as regards education, training and certification of seafarers for the recognition of certificates of competency (notified under document C(2010) 7966) (Text with EEA relevance) (2010/705/EU)) and has revoked the acceptance of STCW certificates for Georgian seafarers.

According to the amendments in the Law of Georgia on Management and Regulation of the Field of transport (2011/10/03 a major overhaul of the Georgian United Transport Administration was announced, to first of all, unbundle the different transportation sectors of Georgia into Aviation, Land Transport and Maritime Transport, and, here relevant the establishment of a new institution, the Maritime Transport Agency (MTA) of Georgia.

The MTA of Georgia has since embarked on a major reform program and has received support from the European Commission via the ongoing SASEPOL project (www.sasepol.eu) and efforts were employed by this intervention to set the ground work for both, the acceptance of the Georgian STCW certificates and the improvement of the standing of the Georgian maritime sector aiming at compliance with international conventions, as stipulated and published by the IMO and the EU.

Under the SASEPOL EU TA project, Georgia has benefitted from various interventions, milestones of the SASEPOL intervention were the drafting and / or amendment of laws and regulations concerning the local legislation on STCW and ROs. The MTA is in the process of review of the draft

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

laws with the relevant ministries of Georgia (compliant with EU and IMO) due to come into full force with 01 January 2012 and the Georgian and the Technical Regulation concerning "Recognition of Classification Societies" in force since 18 August 2011. MTA has commenced with the application of these regulations; see for example the notification to ship owners regarding their compliance with international conventions and local regulations, circular note 08 from 06 October 2011 (attached as Annex 1).



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

The transposition and sustainable application of the principles of MLC 2006 is considered to be a milestone for Georgia in the acceptance of Georgian STCW certificates and Flag State Implementation ensuring compliance with IMO/ILO requirements for the ships flying the Georgian flag. Therefore, compliance with the MLC 2006 is in the national interest since compliance with MLC 2006 mandatory requirements will be part of the approval process of Georgian STCW certificates.

The MLC 2006 convention is expected to be in force late 2011 or 2012, and Georgia will, irrespectively of, embrace the major requirements and transpose these into Georgian law and regulations and to train the capacities with a view of full compliance with MLC 2006 by the end of 2012.

6.1.2. Current state of compliance with MLC 2006

At present, the Georgian compliance with the mandatory requirements of MLC 2006 is insufficient. The Labour Code foresees some minimum rights for blue and white collar workers, but does not extend its scope to the seafarers nor does it cover the minimum rights for seafarers and obligations for ship owners as contemplated under the MLC 2006 convention.

The new Maritime Code currently under revision and expected to be submitted to the legislative bodies also does not cater for the MLC 2006 mandatory requirements, though it can be used as umbrella or empowering Law for the enactment of Regulations and MTA could adopt the principles of MLC 2006.

6.2. Scope of the project

The project proposes the transposition of the MLC 2006 main requirements into the applicable legislative environment in Georgia and sustainable strengthening of the capacities of MTA by training and the provision of an Action Plan for further improvement.

MTA will, in the future and as a result of this intervention, play a more active role and clear responsibilities for the MTA and other relevant institutions and organisations.

There are 5 significant requirements under the MLC 2006 convention, these are concern:

- Minimum requirements for seafarers to work on a ship;
- Conditions of employment;
- Accommodation, recreational facilities, food and catering;
- Health protection, medical care, welfare, and social security protection; and
- Provisions for compliance and enforcement.

The project will carry out an assessment of the applicable Georgian legislation in force concerning the wider environment covered by the main principles of the MLC 2006 convention, identify the gaps vis-a-vis the principles of the MLC 2006 convention together with an options analysis for rectification of the identified gaps.

A stakeholder meeting, involving also other Ministries (Ministry of Labour, Health and Social Affairs of Georgia,, Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, Ministry of Justice, Ministry of Fincance, etc) will identify the most suitable option. Following this stakeholder meeting, the transposition of the identified principles of the MLC 2006 conventions into the Georgian legislative environment will commence.

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

In parallel to this transposition process, the actual capacities of the MTA will be analysed as to their ability to actually implement these (to be) transposed MLC 2006 major principles; a concrete action plan will be developed and first trainings will be provided, ensuring the relevant capacities are capable of implementing the new competencies and duties of MTA.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

6.3. Organizations relevant to the project

The project will be implemented in close cooperation with the Georgian MTA and will affect a variety of organisations, summarised in Table 3.1.

Table 3.1 : Organizations involved with the transposition of MLC 2006

Organizations / Companies	Role
1.Ministry of health, labour and Social affairs (Georgia)	Responsible for the healthcare system, labour issues and social security system.
2.Ministry of Foreign affairs (Georgia)	Competent to determine compliance of Georgian Legislation with international treaties, in this case with MLC 2006.
3.Ministry of Finance (Georgia)	Has competency in the amendments of law, if the state budget is concerned.
4.Ministry of Justice (Georgia)	Ensures compliance of draft laws with other normative acts of Georgia.
5.Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia	Approves and controls all the normative acts issued by agency.

6.4. Results to be achieved

The results to be achieved by the Consultant are the following:

Result 1: Transposition of MLC 2006 mandatory (Part A) requirements into the Georgian legislation - Draft laws and amendment to laws developed, agreed with main stakeholders and when possible put into effect;

Result 2: Institutional capacity of MTA to implement MLC 2006 main requirements has increased, relevant staff has been trained and implements the MLC 2006 transposed requirements;

Result 3: Implementation of Action Plan to train MTA capacities with respect to the efficient assumption of the transposed new functions of the MLC 2006.

6.5. Assumptions

The following assumptions are considered to be basic prerequisites for project implementation:

- Sufficient level of commitment of the beneficiaries (MTA and stakeholders) to transpose and implement effectively the MLC 2006 convention;
- Legislative bodies are committed to the policy decision to implement MLC 2006 and are transposing these requirements efficiently;
- Existence of continuity at the decision making level;
- Sustainability in common regional priorities in maritime environmental protection;
- Additional technical support for MTA will be made available (for example by EMSA);
- Co-ordination, involvement and participation of MTA and other directly relevant authorities and institutions;

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

- Sufficient level of understanding between the concerned authorities and institutions, responsible within the maritime sector to facilitate the actual implementation of the transposed requirements;



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

6.6. Risks

The following risks have been identified:

- Risk 1:** Administrative and/or personnel changes which could cause the loss of know-how through dispersion of professionals;
- Risk 2:** Lack of cooperation between MTA and other relevant authorities and institutions;
- Risk 3:** Delay in the transposition of the relevant principles of MLC 2006;
- Risk 4:** International rules and regulations are subject to national variations and Interpretations.

These risks have to be minimised by the use of already functioning mechanisms established in the SASEPOL project. The following measures and considerations will contribute to minimising the risks:

- On risk 1: Establishing an efficient and effective transfer of know-how system, providing Simple guidelines and practical implementations tools, showing inter alia, the career prospectus for staff, also the implementation of comprehensive training plans.
- On risk 2: Reinforcing the leading role of MTA in the reform of the maritime sector of Georgia and introduction of stakeholder meetings; sourcing of highest political support for the transposition.
- On risk 3: Harmonising the legal systems according to international (and EU) standards need to be seen as "public duty" for the relevant institutions involved.
- On risk 4: Reinforcing general awareness of maritime labour laws and rights aiming at the effective achievement of the project's objective.

6.7. Activities to be executed

Successful implementation of this project anticipates the following:

Activity 1 – Review of the compliance of the applicable legislative environment in Georgia with the main requirements of the MLC 2006.

The review process will identify the mandatory provisions of the MLC 2006 ensuring compliance with IMO/ILO requirements, also in compliance with the Council Directive 1999/63/EC (as amended 20/05/2009). Following this, the applicable legal framework in Georgia will be analysed identifying the gaps vis-a-vis these mandatory requirements. An options analysis will prioritise the available options to overcome the identified gaps and those will be discussed in a wider stakeholder meeting, involving the concerned institutions and ministries. At this stakeholder meeting, the preferred options will be agreed upon.

The following methodology should thus be employed:

1. Review of MLC 2006, Council Directive 1999/63/EC (as amended 20/05/2009) and the respective Georgian legislative framework;

In a first step the minimum requirements of the above quoted instruments will be established, showing the mandatory (minimum) requirements and those which are optional. In a second step the applicable and relevant Georgian legislation will be analysed and the applicable regime thus identified.

2. Gap and Options Analysis;

The first analysis will be followed by a Gap and Options Analysis, showing where and to which extent the Georgian legislative framework falls short to the international requirements. These gaps will then

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

be subjected to an options analysis, identifying potential solutions utilising the legislative tools available in Georgia. The Options will be ranked and prioritised.



3. Stakeholder meeting and Identification of preferred Option;

At a wider stakeholder meeting the options will be presented and discussed and the preferred option will be identified.

Resources:

In order to facilitate the execution of the activities the following experts are required:

- International senior legal expert – for international legal aspects;
- International Legal (one lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal expert – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

Local experts could be provided by the Port Authority / Ministry of Environment / Local Regulatory Bodies, as part of the project team.

All Experts must be familiar with IMO mandatory instruments and EU directives.

Period: 3 months

Activity 2 – Transposition of relevant principles of MLC 2006 into the Georgian Legislative Environment

The actual transposition of the identified principles will depend on the outcome of the stakeholder meeting and on the technical nature of the legal text to be transposed (regulation, law, bylaw, etc).

The project will propose the amendment of either suitable legislation or the introduction of a new law or regulation dealing with the transposition of the mandatory and identified MLC 2006 requirements.

Support will be rendered in the provision of the actual amended legal text or the drafting of new legal text within and anchored into the applicable legislative framework in Georgia. This will also entail the provision of advice and support at public hearings, parliament sessions, etc as might be required.

The following methodology should be employed:

1. Amendment of existing laws and regulations and/or drafting of new laws and regulations;
2. Presentation of new / amended laws and regulations to legislative council;
3. Provision of ad hoc advice in the formal law / regulation making procedure.

Resources:

In order to facilitate the execution of the activities the following experts are required:

- International senior legal expert – for international legal aspects;
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects (labour and maritime issues);
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

Period: 4 months

Activity 3 – development of Action Plan for capacity building and execution of first trainings measures

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

The training will ensure MTA will be capable of implementing the new competencies and functions of the (to be) transposed MLC 2006 requirements. To this end, an Action Plan shall be developed and agreed upon with MTA for a period of 5 years and at least two comprehensive trainings shall be executed and one study tour should be organised, ensuring relevant staff of MTA is trained and qualified to implement the new requirements. In addition, one of the trainings shall have the form of a workshop, where major stakeholders (politicians, administration, etc) will be invited.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

The following methodology shall be employed:

1. Assessment of trainings needs of relevant staff;
2. Drafting and agreement of Trainings Action Plan;
3. Execution of trainings and one study tour.

In order to facilitate the execution of the activities the following experts are required:

- International Maritime Experts – for human resource aspects;
- Junior International Expert – for Publicity and EU visibility;
- Local Human Resource Expert – for human resource aspects;

Приложение 6.1: Копия циркуляра номер "8" МТА от 06 октября 2011

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



საქართველოს
ეკონომიკისა და მდგრადი
ბუნებრივ რესურსების სამინისტრო



MINISTRY OF ECONOMY
AND SUSTAINABLE
DEVELOPMENT OF GEORGIA

საზღვრეთა ტრანსპორტის
სააგენტო

MARITIME TRANSPORT
AGENCY

Circ.
№ 8

„ 6 “October 2011 წ.

TO: ALL SHIPOWNERS

**SUBJECT: CHANGING OF CLASS OF THE VESSELS CURRENTLY SUPERVISED
BY NON-IACS MEMBER CLASSIFICATION SOCIETIES**

Dear Sir/Madam,

Maritime Transport Agency of Georgia presents you its compliments and would like officially notify you on the following:

Referring to our circular No.6 dated 18th of August, 2011 concerning Classification Societies recognized by Georgia and according to recently approved technical Regulation on Recognition of Classification Societies in force since August 18, 2011 Maritime Transport Agency shall not recognize classification society unless it is IACS member. Subsequently, the ships under non-IACS member Classification Societies shall no longer be entitled to fly Georgian Flag.

Bearing in mind commonly recognized approach for safe operation of vessels and for the sake of good order Maritime Transport Agency expects to receive your action plans regarding changing of class of the vessels under your management. Therefore, you are kindly requested to provide MTA with the detailed action plan together with the documented evidences such as official letters from IACS member Classification Societies, etc.

As deadline is approaching and there is not so much time left you are herewith requested to provide us with above requested information until October 14, 2011. In case the requested information is not submitted in due time MTA reserves the right to take appropriate measures to

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



safeguard the image of Georgian Flag. Non-compliance with present circular will be considered as a violation of Flag State requirements.

Sincerely,

Maritime Transport Agency



Cc: International Maritime Organization
Permanent Representation of Georgia to IMO
European Maritime Safety Agency (EMSA)
Paris MoU Secretariat
Tokyo MoU Secretariat
Black Sea MoU Secretariat
Med MoU Secretariat
Riyadh MoU Secretariat

8.2.3 Приложение В 8.2.2 – Резюме проекта 3



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

ACTION FICHE

DOCUMENT FILE NAME	Action Fiche GEORGIA_MTA_2011
DOCUMENT VERSION	1.1
DATE	November 2011
PROJECT TITLE	Ensuring legal and institutional development of the Georgian MTA to secure full compliance with IMO mandatory instruments

1. BASIC INFORMATION

Title	Ensuring legal and institutional development of the Georgian MTA to secure full compliance with IMO mandatory instruments
Programme / Sector	
Location	Batumi, Georgia and Brussels, Belgium
Implementing arrangements	
Contracting Authority	European Community represented by the European Commission on behalf of the Beneficiary
Implementing Agency	European Commission
Beneficiary	Maritime Transport Agency, Georgia

2. OVERALL OBJECTIVE AND PROJECT PURPOSE

2.1 Overall objective

In line with the overall reform of the Georgian Maritime environment and the objectives of the newly established Georgian Maritime Administration, stipulated in the Regulation of the Maritime Transport Agency, approved by the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, Order No 1-1/585 published on 14th April 2011, Article 2 "The Objective of the MTA is to provide maritime safety, to regulate functions and legal aspects of maritime transport and to meet and maintain the compliance with international standards".

Therefore the overall objective of this intervention is:

- General Capacity building of MTA
- Support in the implementation of a QM system for MTA
- Support to MTA in implementing the updated (new) STCW Code
- Support of MTA in implementing its obligation in the fields of PSC and FSC
- Preparation of MTA for VIMSAS Audit

2.2 Project purpose

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

The Project has the purpose carry on activities in various directions to ensure efficient operation of MTA and meeting its international obligations through:

- Functional analysis of MTA;
- Implementation of QM System of MTA;
- Adoption new by-laws and regulations for implementation new STCW, SOLAS, MARPOL etc requirements;
- Capacity building;
- Development of guidelines and instructions for accreditation and monitoring of training institutions;
- To ensure ongoing compliance and enforcement of regimes meeting relevant international and EU requirements.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

3. DESCRIPTION OF THE PROJECT

This project is a vital part of the overall reform of the Georgian maritime sector, aiming to improve their international standing, to be removed from the MOU Black List and to achieve revocation of the EU decision cancelling the acceptance of Georgian STCW certificates. As such this project is in the national interest and part of a wider and quite dynamic ongoing reform process.

The project will prepare respective measures to meet above mentioned aims, including drafting new legislation and training of relevant staff.

To this end, part of the interventions will also concern capacity building measures.

3.1 Background and justification

Generalities

The European Commission has issued a decision in (COMMISSION DECISION of 22 November 2010 on the withdrawal of the recognition of Georgia as regards education, training and certification of seafarers for the recognition of certificates of competency (notified under document C(2010) 7966) (Text with EEA relevance) (2010/705/EU)) and has revoked the acceptance of STCW certificates for Georgian seafarers.

According to the amendments in the Law of Georgia on Management and Regulation of the Field of transport (2011/10/03 a major overhaul of the Georgian United Transport Administration was announced, to first of all, unbundle the different transportation sectors of Georgia into Aviation, Land Transport and Maritime Transport, and, here relevant the establishment of a new institution, the Maritime Transport Agency (MTA) of Georgia.

The MTA of Georgia has since embarked on a major reform program and has received support from the European Commission via the ongoing SASEPOL project (www.sasepol.eu) and efforts were employed by this intervention to set the ground work for both, the acceptance of the Georgian STCW certificates and the improvement of the standing of the Georgian maritime sector aiming at compliance with international conventions, as stipulated and published by the IMO and the EU.

Under the SASEPOL EU TA project, Georgia has benefitted from various interventions, milestones of the SASEPOL intervention were the drafting and / or amendment of laws and regulations concerning the local legislation on STCW and ROs. The MTA is in the process of review of the draft laws with the relevant ministries of Georgia (compliant with EU and IMO) due to come into full force with 01 January 2012 and the Georgian and the Technical Regulation concerning "Recognition of Classification Societies" in force since 18 August 2011. MTA has commenced with the application of these regulations; see for example the

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

notification to ship owners regarding their compliance with international conventions and local regulations, circular note 08 from 06 October 2011.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Well qualified staff and technical maintenance is crucial for proper operation of MTA, carrying on its obligation inter alia as FSC and PSC, further approaching the requirements as contemplated by international organisations and the EU. The proposed project will also support Georgia's preparation form VIMSAS and EMSA.

Scope of the project

The project proposes the transposition of the provisions of IMO mandatory instruments into Georgian legislation in form of by-laws and regulations and sustainable strengthening of the capacities of MTA by training and the provision of an Action Plan for further improvement.

MTA will, in the future and as a result of this intervention, play a more active role and clear responsibilities for the MTA and other relevant institutions and organisations.

The project will carry out an assessment of the applicable Georgian legislation in force concerning maritime transport; identify the gaps vis-a-vis the principles of the IMO mandatory instruments with an options analysis for rectification of the identified gaps.

A Technical Committee, involving key Ministries (Ministry of Transport, Ministry of Education and Sciences, Health and Social Affairs of Georgia, Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, Ministry of Justice, Ministry of Finance, etc) will be established and the Project will liaise with the Technical Committee identifying on an ongoing basis progress, way forward and most suitable options for transposition of the identified principles of the IMO mandatory instruments into the Georgian legislative environment will commence.

Organizations relevant to the project

The project will be implemented in close cooperation with the Georgian MTA and will affect a variety of organisations, summarised in Table 3.1.

Table 3.1 : Organizations involved with the transposition of International Mandatory Requirements

Organizations / Companies	Role
Ministry of Transport and the Maritime Transport Agency.	Overall competency for reform process.
1.Ministry of health, labour and Social affairs (Georgia)	Responsible for the medical standards for seafarers
2.Ministry of Foreign affairs (Georgia)	Competent to determine compliance of Georgian Legislation with international treaties
3.Ministry of Finance (Georgia)	Has competency in the amendments of law, if the state budget is concerned.
4.Ministry of Justice (Georgia)	Ensures compliance of draft laws with other normative acts of Georgia.
5.Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia	Approves and controls all the normative acts issued by agency.
6. Ministry of education and Sciences	Accreditation of the training institutions and authorisation of educational programs in maritime field

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

Results to be achieved



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

The results to be achieved by the Consultant are the following:

Result 1: Transposition of IMO mandatory instruments into the Georgian legislation - Draft laws and amendment to laws developed, agreed with main stakeholders and when possible put into effect;

Result 2: Institutional capacity of MTA to implement PSC and FSC requirements has increased, relevant staff has been trained and implements IMO and EU requirements;

Result 3: Georgian flag reputation is increased, Georgian flag is removed from "Black list".

Result 4: Georgia is ready to pass VIMSAS and EMSA audits.

Assumptions

The following assumptions are considered to be basic prerequisites for project implementation:

- Sufficient level of commitment of the beneficiaries (MTA and stakeholders) to transpose and implement effectively the IMO mandatory Conventions including new STCW;
- Legislative bodies are committed to the policy decision to implement and are transposing these requirements efficiently;
- Existence of continuity at the decision making level;
- Sustainability in common regional priorities in maritime environmental protection;
- Additional technical support for MTA will be made available (for example by EMSA);
- Co-ordination, involvement and participation of MTA and other directly relevant authorities and institutions;
- Sufficient level of understanding between the concerned authorities and institutions, responsible within the maritime sector to facilitate the actual implementation of the transposed requirements;

Risks

The following risks have been identified:

Risk 1: Administrative and/or personnel changes which could cause the loss of know-how through dispersion of professionals;

Risk 2: Lack of cooperation between MTA and other relevant authorities and institutions;

Risk 3: Delay in the transposition of the relevant principles of IMO mandatory instruments;

Risk 4: International rules and regulations are subject to national variations and Interpretations.

These risks have to be minimised by the use of already functioning mechanisms established in the SASEPOL project. The following measures and considerations will contribute to minimising the risks:

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

On risk 1: Establishing an efficient and effective transfer of know-how system, providing simple guidelines and practical implementations tools, showing inter alia, the career prospectus for staff, also the implementation of a comprehensive training plans.



On risk 2: Reinforcing the leading role of MTA in the reform of the maritime sector of Georgia and introduction of stakeholder meetings; sourcing of highest political support for the transposition.

On risk 3: Harmonising the legal systems according to international (and EU) standards need to be seen as "public duty" for the relevant institutions involved.

On risk 4: Reinforcing general awareness of maritime laws and rights aiming at the effective achievement of the project's objective.

Activities to be executed

Successful implementation of this project anticipates the following:

Activity 1. General Capacity building of MTA

Scope: Based on the information obtained from the MTA and taking into account that reformation of maritime administration is still under the process, there are the fields and directions in capacity building which could be supported by SASEPOL. These include various matters, i.e. development of HR, drafting the working instructions, design of new website etc. Therefore, the training of staff, organisation of study tours, support in drafting working instructions and assistance in development of MTA's website is proposed.

Activities: the activities shall include a comprehensive capacity qualification assessment, a trainings need assessment and the design and implementation of a Trainings Plan.

Resources:

In order to facilitate the execution of the activities the following experts are required:

- Team Leader;
- International Maritime Experts (naval architect or similar) – for capacity assessment;
- International Maritime Trainings experts;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

Period: 18 months

Activity 2. Support to establish quality management system in MTA

Scope: In accordance with the provisions of section A-I/8 of the STCW Code as well as with Article 60, Law for the Certification, Training and Qualification for Masters, Officers and Ratings by the Government of Georgia, where governmental agencies or entities perform training, assessment of competence, certification, including medical certification, endorsement and revalidation activities, a quality management system must be in place. In addition, Directive 2009/21/EC on compliance with Flag State requirements, clearly requires that States should set up a quality management system for their maritime authorities. To this end a quality management system covering all activities of MTA, with the exception of commercial activities (such as financial, accounting and marketing departments), should be established. It is recommended that the system to be established to be certified in accordance with International Standards (preferably ISO 9001).

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

Activities:

This activity should be divided in two phases an assessment phase and an implementation phase. Phase I will consist of gathering of information, preparation and drafting, and stakeholder meetings with the Technical Committee, while the implementation Phase II will cover concrete drafting and implementation support leading to certification, if decided.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Resources:

In order to facilitate the execution of the activities the following experts are required:

- Team Leader;
- International senior legal expert – for international legal aspects;
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

Period: 6 months assessment and 12 months implementation support

Activity 3. Support to MTA in implementing the updated (new) STCW Code

3.1. Development of guidelines and instructions for accreditation and monitoring of training institutions

Scope: One of the main findings identified by EC / EMSA during the audit of Georgia (Directive 2008/106/EC) was the lack of appropriate evaluation and monitoring of training institutions by the competent authority. The newly drafted Georgian legislation on STCW contains all the necessary provisions for the accreditation and monitoring of these institutions.

Activities:

This part will be conducted in two phases. In Phase I a manual will be developed containing guidelines and instructions for accreditation and monitoring of training institutions in close coordination with MTA. The second phase concerns on the job training of the responsible personnel of MTA. This on-job training may form part of the general effort of Georgia Administration preparation for the forthcoming EC / EMSA audit.

Resources:

In order to facilitate the execution of the activities the following experts are required:

- International senior legal expert – for international legal aspects;
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

Period: Phase 1: 6 months, Phase 2: 6 months

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

3.2 Development of guidelines and instructions pursuant to standard requirements of STCW



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Scope: The newly drafted Georgian legislation on STCW contains all the necessary provisions for the standards and qualification of seafarers. The drafting of instructions for standards of seafarers, approval of new SSBs and Seafarers' training books, approval of medical standards, security measures for certificates etc is proposed.

Activities:

The main activity is on-job training of competent staff of MTA.

Resources and Period: this will be part of the trainings action plan implementation.

Activity 4. Support of MTA in implementing its obligation in the fields of PSC and FSC

4.1 Support to enact up-to-date Maritime Legislation vis-à-vis IMO Conventions and current EU legislation

4.1.1 PSC Legislation

Scope: Based on the findings of the SASEPOL project, the Port State Control in Georgia is performed actually within the framework of the Black Sea MoU. However, it was identified that inspections on foreign ships to determine compliance with the relevant IMO mandatory instruments cannot be implemented in a satisfactory manner, due to lack of dedicated PSC legislation, technical equipment, HR. To this end, legislation needs to be enacted, concerning the inspection of foreign ships calling Georgian Ports and training of staff is proposed. The legislation should meet, as far as, possible EU requirements (Directive 2009/16)

Activities:

In a first step, the existing legal Georgian environment will be matched against best international practice (Gap Analysis), followed by a prioritised options analysis for improvement of the situation. This will be discussed in the Technical Committee and the best suited option will then be implemented, concrete legal drafting will be required.

Period: months 6 to 18.

Resources:

- Team Leader
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

4.1.2. SOLAS Legislation

Scope: Based on the findings of the SASEPOL project, it was identified that that there is an uncertainty in respect to the status of the Georgian legislation vis-à-vis the latest or current edition of the IMO mandatory instruments. This uncertainty leads to possible non-compliance of both MTA with respect to the appropriate enforcement and implementation of aforementioned Convention, and of the ships flying the Georgian Flag. To this end, a project to enact legislation for the ratification of the latest edition of SOLAS 74 convention, as

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

amended, is proposed. It will be required for MTA to provide translation of the SOLAS Convention into Georgian Language.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Activities:

In a first step, the existing legal Georgian environment will be matched against best international practice (Gap Analysis), followed by a prioritised options analysis for improvement of the situation. This will be discussed in the Technical Committee and the best suited option will then be implemented, concrete legal drafting will be required.

Period: months 3 to 18.

Resources:

- Team Leader
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

4.1.3. MARPOL Legislation

Scope: Based on the findings of the SASEPOL project, it was identified that there is an uncertainty in respect to the status of the Georgian legislation vis-à-vis the latest or current edition of the IMO mandatory instruments. This uncertainty leads to possible non-compliance of both MTA with respect to the appropriate enforcement and implementation of aforementioned Convention, and of the ships flying the Georgian Flag. To this end, a project to enact legislation for the ratification of the latest edition of MARPOL Convention, as amended as well as Annex VI, is proposed. It will be required for MTA to provide translation of the MARPOL Convention into Georgian Language.

Activities:

In a first step, the existing legal Georgian environment will be matched against best international practice (Gap Analysis), followed by a prioritised options analysis for improvement of the situation. This will be discussed in the Technical Committee and the best suited option will then be implemented, concrete legal drafting will be required.

Period: months 3 to 18.

Resources:

- Team Leader
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

4.2. Support to train staff for proper conducting PSC and FSC

Scope: Based on information obtained from MTA and the assessment of SASEPOL, there is a distinct shortage of properly trained PSC and FSC inspectors. An attractive environment for young seafarers has to be created to be employed as PSC inspectors, subject to respective qualification and training.

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

Activities, Period and Resources:

- This will be part of the Trainings Action Plan implementation.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

4.3. Support for improving the Georgian flag

4.3.1. Measures for strengthening requirements for registration of vessels under Georgian Ship Register

Scope: Already some interventions were carried out to improve the Georgian flag, including the SASEPOL sponsored drafting the Law on Recognized Organizations, decreasing the number of vessels flying Georgian flag, etc, but there are still important activities to be conducted, such as drafting various regulations in this end.

Activities:

In a first step, the existing legal Georgian environment will be matched against best international practice (Gap Analysis), followed by a prioritised options analysis for improvement of the situation. This will be discussed in the Technical Committee and the best suited option will then be implemented, concrete legal drafting will be required.

Period: months 3 to 12.

Resources:

- Team Leader
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

4.3.2. Measures to make Georgian flag attractive for foreign shipowners.

Scope: Conducting marketing research and identification of measures that would make the Georgian flag attractive for shipowners, taking into account the direction MTA took towards the strengthening the rules and requirements for ship registration.

Activities:

First, an analysis should be conducted showing potential improvements in:

- a. facilitation of the procedure;
- b. fees;
- c. taxation system, etc.
- d. legislative guarantees of employment of Georgian seafarers on board of vessels flying GF.

Period: months 3 to 18.

Resources:

- Team Leader
- International Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

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

Activity 5. Preparation of MTA for VIMSAS Audit



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Scope: Based on the express will of MTA to conduct a VIMSAS audit in nearest future, thus support should be provided to MTA ensuring the VIMSAS Audit will be met successfully.

Activities:

The project will conduct a pre-audit with MTA, prepare a detailed list of existing deficiencies and respective corrective measures. After that and in consultation with the Technical Committee, concrete support should be provided, also in, if necessary, drafting of the new legislation for corrective measures.

Period: months 3 to 18.

Resources:

- Team Leader
- International VIMSAS expert;
- Legal (lawyer) and Maritime Experts (naval architect or similar) – for international legal and maritime aspects ;
- Junior International Expert – for Publicity, Public Awareness and EU visibility;
- Local legal experts – for local legal aspects;
- Local maritime expert – for local maritime aspects;

8.3 Приложение В 8.3 – Украина

8.3.1 Приложение В 8.3.1 – Резюме проекта 1

РЕЗЮМЕ ПРОЕКТУ

НАЗВА ФАЙЛУ З ДОКУМЕНТОМ	Action Fiche Ukraine – Master Plan for Ports
ВЕРСИЯ ДОКУМЕНТУ	1.1
ДАТА	листопад 2011
НАЗВА ПРОЕКТУ	Генеральний план сталого і спільного розвитку морських портів України

7. ОСНОВНА ІНФОРМАЦІЯ

Назва	Генеральний план сталого і спільного розвитку морських портів України
Програма / Сектор	
Місце	Київ, Одеса Україна і Брюссель, Бельгія

8. ЗАГАЛЬНА ЦІЛІ І ЗАДАЧА ПРОЕКТУ

8.1. Загальна ціль

Загальна ціль проекту – забезпечити сталий і спільний розвиток українських морських портів та підвищення безпеки мореплавства і охорони українського морського транспорту у відповідності до обов'язкових інструментів ІМО, директив ЄС, положень і застосовної Транспортної Стратегії України та недавно опублікованого закону про морські порти України.

8.2. Задача проекту

Задача проекту полягає в покращенні і розвитку Транспортної Стратегії України, підвищенні технічного та технологічного рівню портів через розробку Генерального плану розвитку морських торгових портів.

Крім того, з метою забезпечити повну відповідність морських портів обов'язковим інструментам ІМО і Директивам ЄС та положенням, Генеральний План буде оцінювати дотримання відповідними українськими морськими установами, які мають відношення до портів, пропонувати Плани Дій з метою забезпечення повної відповідності міжнародним та застосовним місцевим вимогам і стандартам.

Генеральний План також розроблятиме політику /стратегію приватизації та державно-приватного партнерства (PPP) у відношенні до розвитку інфраструктури і інвестицій та портових операцій.

9. ОПИС ПРОЕКТУ

Цей проект є життєво важливою частиною загальної реформи українського морського сектору, він спрямований на підвищення його міжнародного авторитету і залучення іноземних та місцевих інвестицій до українських портів.

9.1. Попередня історія і обґрунтування

9.1.1. Загальні положення

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

Постанова Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20 жовтня 2010 про схвалення Транспортної Стратегії України (ТСУ) визначає головні цілі для української морської адміністрації, що полягають в тому, що відповідні українські стейкхолдери досягнуть відповідності обов'язковим інструментам ІМО, Директивам ЄС та положенням.



ТСУ має наступні компоненти:

- Технічна і технологічна модернізація морського транспорту відповідно до міжнародних стандартів та вимог;
- Підвищення конкурентоспроможності морського транспорту;
- Реформа системи управління морським транспортом через підвищення безпеки судноплавства та забезпечення охорони довкілля;
- Створення і впровадження енергозберігаючих технологій на морському транспорті.

9.1.2. Сучасне положення

На основі Транспортної Стратегії та її більш детальних положень, що стосуються морського транспорту, було вжито законодавчих та інституційних заходів для досягнення відповідності обов'язковим інструментам ІМО, Директивам ЄС та положенням.

Таким чином реструктуризацію національного морського органу влади через його об'єднання з Міністерством інфраструктури майже завершено і було впроваджено новий спеціалізований закон (Закон про морські порти).

Потрібен відповідний Генеральний План для морських портів, в якому було б деталізовано конкретні заходи для технічної і технологічної модернізації морської транспортної інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів і вимог.

До цього часу національний генеральний план ще не розроблено, і в цьому є ризик загалом для українського морського транспорту, оскільки для прискорення загального та сталого розвитку необхідна загальна стратегія. Відповідно до національних законодавчих положень кожний з портів України повинен мати (конкретну) стратегію розвитку, але лише на коротко- та середнь-строковий періоди. Ці індивідуальні стратегії були розроблені, але вони не узгоджені одна з одною і не забезпечують чіткої стратегії, направленої на загальний розвиток національної морської транспортної інфраструктури.

9.2. Об'єм проекту

Проект виконуватиметься в Україні, головним чином в Києві, з наданням особливого режиму найбільш важливим портам, таким як Одеський морський торговий порт. Проект триватиме 18 і бенефіціантами проекту будуть Міністр інфраструктури і відповідні портові адміністрації.

Основний об'єм Генерального Плану (ГП) включатиме наступне:

- Вияснити власні стратегічні плани порту на короткий та середнь-строковий терміни;
- Допомогти плануючим органам влади (на національному і місцевому рівнях) у підготовці та перегляді їхніх власних стратегій та планів;
- Інформувати користувачів порту, працівників і місцеві громади про те, якого розвитку порту вони можуть очікувати у наступні роки;
- Ідентифікувати портові операції, що є сталими – у всіх портах;
- Ідентифікувати портові операції, загалом та конкретно, що можуть бути приватизовані та/або стати предметом PPP (державно-приватного партнерства).

Крім того Генеральний План розгляне реальний юридичний та інституційний рівень відповідності законодавства, положень та установ, які відносяться до морської діяльності, та розробить політику/стратегію для забезпечення відповідності вимогам міжнародних конвенцій і поновлених версій Директив установ/положень ЄС.

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

На основі нового Закону про морські порти України, що створює первинну законодавчу базу для приватизації, ГП розробить стратегію приватизації / державно-приватного партнерства для інфраструктури і портових операцій.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Відповідно до цілей ГП, він міститиме 3 (три) головні компоненти: технічний, інституційний і компонент менеджменту.

Рекомендований період часу для ГП становить 20-30 років з переглядом кожних 10 років.

9.3. Організації, що мають відношення до цього проекту

Проект впроваджуватиметься в тісному співробітництві з Міністерством інфраструктури України і стосуватиметься організацій, зазначених в Таблиці 3.1.

Таблиця 3.1 : Організації, що беруть участь

Організації / компанії	Роль
Міністерство інфраструктури	Загальна координуюча роль
Морські торгові порти - підприємства	Повсякденні операції і впровадження стратегії
Фонд державного майна	Координація державного майна для приватизації / державно-приватного партнерства

9.4. Результати, що мають бути досягнуті

Результати, що Консультантові треба досягти при розробці ГП, такі:

Результат 1: Технічна частина: Розробка політик і планування керівництв для забезпечення координованого підходу до подальшого розвитку українських портів відповідно до міжнародних вимог і стандартів.

Результат 2: Інституційна частина: Відповідність нормативної бази і установ міжнародним положенням та найкращій міжнародній практиці.

Результат 3: Розробка стратегії приватизації / державно-приватного партнерства: Прийняття стратегії, впровадження пілотних проектів у ширших рамках, що відповідають вимогам ЄС та іншим відповідним міжнародним вимогам.

9.5. Припущення

Наступні припущення розглядаються як основні передумови виконання проекту:

- Достатній рівень готовності бенефіціантів;
- Стратегічні плани розроблено для всіх торгових портів;
- Відсутність інших ГП у транспортній галузі – залізнична, автодорожня і повітряна галузі не мають стратегій, розроблених через ГП;
- Часткова відповідність українських установ обов'язковим інструментам та Директивам і положенням ЄС;
- Буде надано додаткової технічної допомоги (наприклад, з боку EMSA (Європейської агенції з морської безпеки), Делегації ЄС);
- Координація, залучення і участь безпосередньо відповідних органів влади і установ, таких як Міністерство інфраструктури.

9.6. Ризики

Було ідентифіковано наступні ризики:

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

Ризик 1: Адміністративні та / або кадрові зміни, що можуть спричинити втрату ноу-хау в результаті розсіювання професіоналів, пов'язаних з проектом;

Ризик 2: Недостатнє співробітництво між відповідними органами влади і установами;

Ризик 3: Труднощі у зборі даних;



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Ці ризики мають бути мінімізовані через використання вже функціонуючих механізмів, створених у проекті SASEPOL.

Наступні заходи і ідеї сприятимуть мінімізації ризиків:

По ризику 1: Створення працюючої та ефективної систем передачі ноу-хау, надання простих керівництв і інструментів практичного впровадження для співробітників українських установ, що беруть участь в проекті.

По ризику 2: Посилення координаційної ролі Міністерства інфраструктури у реформі морського сектору в Україні і впровадження нарад стейкхолдерів; пошук політичної підтримки на найвищому рівні; гармонізація законодавства з міжнародними (і європейськими) стандартами має розглядатися як «суспільний обов'язок» відповідних залучених установ.

По ризику 3: Співробітники українських морських установ, що беруть безпосередню участь у зборі даних як надавачі інформації, повинні обіймати високі посади – начальники або заступники начальників відповідних установ.

9.7. Заходи, які мають бути вжиті

Успішне виконання проекту передбачає наступне:

Захід 1 – Технічна частина

Має бути виконано наступне:

Консультант надає наступне як частину Генерального Плану:

- Оцінку того, як порти мають зростати і розширювати свій бізнес із часом;
- Аналіз сучасної ситуації в установах, що беруть участь у діяльності порту, і інфраструктури /майна;
- Прогноз руху суден;
- Ідентифікація конкретних умов розвитку і функціонування портів національного стратегічного значення, розташованих у стратегічних пунктах міжнародних транспортних коридорів, відповідно до міжнародних стандартів;
- Ідентифікація стратегічних цілей розвитку портової інфраструктури і установ, як на національному рівні, так і для кожного порту, у зв'язку з цілями, зазначеними в інших Генеральних Планах або коротко/середньострокових стратегіях;
- Ідентифікація можливостей розширення мережі терміналів спеціального призначення в портах;
- Обґрунтування ширших моделей попиту і пропозиції;
- Розробка загального інвестиційного плану на основі стратегічних цілей;
- Оцінка портової політики менеджменту землекористування надасть підтримки зростанню і розвитку бізнесу;
- Ідентифікація можливостей застосування берегових систем інженерного забезпечення і інформаційної підтримки для безпеки судноплавства відповідно до міжнародних вимог;
- Оцінка і підтримка підходу портів до охорони довкілля для пом'якшення негативного впливу на навколишнє середовище і позитивного внеску у його охорону;

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

- Розробка розкладу сприяння індивідуальним пропозиціям про розвиток;
- Розробка Плану Дій для впровадження у відповідності з фінансовими можливостями;
- Поліпшення системи управління безпекою і охороною судноплавства у відповідності до обов'язків держави прапору, держави порту і прибережної держави;
- SWOT-аналіз (сильні і слабкі сторони відповідно до можливостей і загроз);
- План залучення стейкхолдерів;
- Розробка методики моніторингу.

Ці заходи повинні узгоджуватися з іншими заходами, встановленими у різних стратегічних планах розвитку, розроблених місцевими або центральними органами влади.

Ресурси:

Для того, щоб допомогти у виконанні цих заходів, потрібні наступні експерти:

- Керівник Групи, міжнародний експерт для впровадження проекту – з досвідом у морському секторі;
- Старші міжнародні експерти з розробки портових ГП – для розробки ГП (не менше двох експертів);
- Місцеві експерти з морської галузі – з місцевих морських аспектів (не менше трьох експертів);
- Молодий міжнародний експерт – з питань зв'язків з громадськістю і європейської прозорості;

Місцевих експертів може надати адміністрація порту / Міністерство інфраструктури / місцеві регулюючі органи – як частину команди з виконання проекту.

Всі експерти повинні бути обізнані з обов'язковими інструментами ІМО і директивами ЄС.

Термін: 18 місяців

Захід 2 – Інституційна частина – транспозиція відповідних обов'язкових інструментів ІМО та Директив/положень ЄС, пов'язаних з діяльністю портів і установ, до українського правового середовища.

Фактична транспозиція ідентифікованих принципів залежатиме від результатів наради стейкхолдерів та технічної природи правових документів, що їх треба транспонувати (положення, закон, підзаконний акт і тощо).

Проект запропонує або внесення змін до відповідного законодавства, або впровадження нового закону чи положення для транспозиції міжнародних вимог. Консультант зосередить увагу на кодексі ОСПЗ і відповідних керівництвах.

Буде надано допомоги у розробці зміненого правового документу або нового правового документу, пов'язаного із застосовною законодавчою базою України. З цим також буде пов'язано надання порад і підтримки на громадських слуханнях, парламентських засіданнях тощо, як може потребуватися.

Буде використовуватися така методологія:

- Огляд відповідності застосовної системи правового регулювання в морській галузі застосовним міжнародним вимогам;
- На базі зазначеної оцінки буде зроблено аналіз пробілів і можливостей, використовуючи підзаконні акти / укази / постанови тощо для заповнення дефіциту там, де можливо;
- Розробка і підтримка впровадження спеціального Плану Дій та Впровадження для включення принципів міжнародних положень до українського правового середовища;
- Презентація нових / доповнених законів і положень законодавчій раді;

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

- Надання спеціальних порад з офіційної процедури створення законів /положень.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Ресурси:

Для того, щоб допомогти у виконанні цих заходів, потрібні наступні експерти:

- Керівник Групи для координації роботи і загального юридичного внеску;
- Старший міжнародний юридичний експерт – з міжнародних юридичних аспектів;
- Міжнародні юридичні і морські експерти – з міжнародних юридичних і морських аспектів;
- Місцевий юридичний експерт – з місцевих юридичних аспектів;
- Місцевий морський експерт – з місцевих морських аспектів;

Термін: 12 місяців

Захід 3 – Стратегія приватизації / PPP (державно-приватного партнерства)

Консультант надає наступне як частину Генерального Плану:

- Визначення стратегії приватизації / PPP для морських портів України;
- Оцінка загальних юридичних можливостей приватизації / PPP портів у тому, що стосується інфраструктури і портових операцій
- Розгляд відповідних (найважливіших) морських портів з точки зору їхнього потенціалу приватизації / PPP.
- Складання довгого списку потенційних проектів приватизації / PPP.
- Нарada стейкхолдерів та ідентифікація короткого списку пріоретизованих проектів для приватизації / PPP (як мінімум 3 пілотні проекти мають розпочатися протягом виконання проекту).
- Допомога у розробці тендерної та іншої необхідної документації (контрактів про PPP тощо) для місцевого / міжнародного тендеру;
- Допомога у тендерах пілотних проектів.

Для того, щоб допомогти у виконанні цих заходів, потрібні наступні експерти:

- Керівник Групи – координація роботи і впровадження стратегії PPP;
- Старший міжнародний юридичний експерт з приватизації – з міжнародних юридичних аспектів;
- Міжнародні юридичні і морські експерти – з міжнародних юридичних і морських аспектів;
- Молодший міжнародний експерт – з питань зв'язків з громадськістю і європейської прозорості;
- Місцевий юридичний експерт з приватизації – з місцевих юридичних аспектів;
- Місцевий морський експерт – з місцевих морських аспектів;

8.3.2 Приложение В 8.3.2 –Резюме проекта 2

РЕЗЮМЕ ПРОЕКТУ

НАЗВА ФАЙЛУ З ДОКУМЕНТОМ	Action Fiche Ukraine_SASEPOL_2011
ВЕРСІЯ ДОКУМЕНТУ	1.0
ДАТА	вересень 2011
НАЗВА ПРОЕКТУ	Підвищення і укріплення можливостей Одеського морського торговельного порту щодо поведження з відходами з суден

10. ОСНОВНА ІНФОРМАЦІЯ



In association with Ramboll, Milieu &
Tethys

Назва	Підвищення і укріплення можливостей Одеського морського торговельного порту щодо поводження з відходами з суден
Програма / Сектор	TRACECA / SASEPOL
Місце	Україна, Одеса

11. ЗАГАЛЬНА ЦІЛІ І ЗАДАЧА ПРОЕКТУ

11.1. Загальна ціль

Загальна ціль проекту – забезпечити, щоб адміністрація Одеського морського торговельного порту (ОМТП) мала потрібні технічні і адміністративні можливості для впровадження морських стандартів у сфері поводження з відходами з суден у відповідності до морського законодавства, національного законодавства і специфічних місцевих екологічних норм.

11.2. Задача проекту

Задача проекту полягає в покращенні якості і ефективності поводження з відходами з суден через:

- i) (подальшу) Розробку і впровадження всеохоплюючого «Керівництва з поводження з відходами в порту»
- j) Підвищення морської безпеки і запобігання морському забрудненню у відповідності до регулятивних і морських стандартів через навчання персоналу ОМТП, який бере участь в роботах, пов'язаних з довкіллям, зокрема, такого, що приймає участь у природоохоронній діяльності;

12. ОПИС ПРОЕКТУ

Деталі опису, що наведені нижче, засновані на звіті «Оцінка портових приймальних споруд і процедур поводження з судновими відходами – Одеський порт, Україна» – вересень 2010, Європейська Комісія, проект SASEPOL.

12.1. Попередня історія і обґрунтування

12.1.1. Загальні положення

Підготовка і впровадження Планів поводження з відходами в портах та гаванях являє собою найбільш ефективний засіб мінімізації та запобігання потенційних впливів на морське середовище робочих і нелегальних скидів нафти та відходів з суден. Поліпшення буде досягнуто шляхом надання відповідних приймальних споруд, що сприяє здаванню відходів у портах та на терміналах.

У більшості портів експлуатація засобів поводження з відходами здійснюється підрядниками, що належним чином затверджені місцевими агенціями з охорони довкілля та місцевими органами влади. Ці підрядники мають знання і можливості для підвищення ефективності системи поводження з відходами, а також мотивацію.

Більшість портів і гаваней заохочують і сприяють роботі інших закладів з відповідального поводження з відходами, включаючи мінімізацію і рециркуляцію відходів, у місцях їхньої генерації, транспортування і видалення.

12.1.2. Сучасне положення в Одеському морському торговельному порту

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

Одеса є ключовим портом України на Чорноморському узбережжі. Одеський порт є багатоцільовим, має нафтовий термінал та СРЗ.



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Поводження з відходами в Одеському порту організовано ОМТП як відповідальним органом. ОМТП приймає і очищує всі рідкі відходи (такі, що містять нафту, та госпобутові) (MARPOL, Додаток 1-4), в той час як приватний оператор ("Грінпорт") займається скидом та спалюванням твердих відходів (MARPOL, Додаток 5). Більш значні об'єми відходів, що містять нафту (зазвичай баластні води та води після миття танків), танкери здають безпосередньо у приймальні танки на нафтовому терміналі для подальшої переробки.

Системи обов'язкового сповіщення про відходи немає. Судна не зобов'язані заповнювати форму сповіщення і надсилати її до ОМТП або операторові відходів. ОМТП не має можливості контролювати поведження з судновими відходами, бо порт сповіщають про об'єм зданих відходів тільки після відходу судна.

Система оплати за здачу відходів заснована на непрямих платежах, за такої системи судна платять санітарний збір як частину портових зборів (окрім паромів). Сплата зборів заохочує використовувати систему приймання відходів. Можна зробити висновок про те, що система поведження з відходами в Одеському порту виглядає добре організованою, за участю як приватних, так і державних організацій. Однак, участь ОМТП видається недостатньою для забезпечення ефективної та екологічно сталої системи поведження з судновими відходами.

12.2. Об'єм проекту

Проект пропонує підвищення і укріплення можливостей Управління ОМТП (і в близькому майбутньому – Одеської Морської Адміністрації) шляхом впровадження «Керівництва з поведження з відходами в порту», яке призначене ідентифікувати заходи для укріплення системи поведження з відходами в порту у відповідності до природоохоронного та морського законодавства.

Відповідальні органи мають відігравати більш активну роль, а також необхідно чітко розподілити відповідальності організацій, що беруть участь у впровадженні «Плану поведження з відходами».

У природоохоронному та морському законодавстві є три важливі вимоги:

- Судна повинні надсилати повідомлення про відходи, які має бути здано, до заходу в порт або на термінал, включаючи інформацію про типи та об'єми;
- Доставка (здача, видалення) суднових відходів є обов'язковою, якщо об'єм відходів перевищує 50% об'єму для зберігання відходів на борту і якщо наступний порт заходу невідомий, або якщо об'єм суднових танків для відходів недостатній для збору відходів протягом рейсу до наступного порту заходу;
- Судна повинні сплачувати послуги по зняттю відходів і здійснювати обов'язкові платежі щоб значною мірою покривати вартість роботи портових приймальних споруд, незалежно від того, чи здавало судно свої відходи.

Обов'язкове сповіщення про відходи, обмеження по зняттю відходів з суден, реальна вартість роботи системи поведження з судновими відходами та всі процедури, викладені у «Керівництві з поведження з відходами в порту», будуть підготовлені в результаті виконання цього проекту.

12.3. Організації, що мають відношення до цього проекту

Проект виконуватиметься на території ОМТП і впливатиме на всі організації, що беруть участь у поведженні з відходами. Список організацій наведено в Таблиці 3.1.

Таблиця 3.1 : Організації, що беруть участь у поведженні з відходами в порту

Організації / компанії	Роль
Одеський порт – Відділ охорони довкілля	Координує систему поведження з відходами
Одеський порт – фінансовий відділ	Фінансові операції
Одеський порт – Портофлот	Оператор-менеджер відходів, що експлуатує

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



In association with Ramboll, Millieu & Tethys

	судна-збірники відходів
Одеський порт – відділ Капітану Порту	Здійснює функції контролю з боку Капітану Порту
Одеський порт – контроль суден державою порту	Здійснює функції контролю з боку Капітану Порту
Акціонерне товариство з іноземними інвестиціями «Сінтез-Ойл»	Оператор відходів – менеджер станції очистки баластних вод та вод, що містять нафту
ТОВ «Грінпорт»	Оператор відходів – менеджер сміттєзбірних вантажівок
Державна екологічна інспекція з охорони довкілля північно-західного району Чорного моря	Здійснює функції контролю з боку Міністерства охорони довкілля
Одеський порт – портовий транспортний контроль	Координує переміщення і постановку до причалів суден
Одеський порт – СРЗ «Україна»	Ремонтує судна і морське обладнання
АГЕНТУЮЧІ КОМПАНІЇ	
Совмортранс	<ul style="list-style-type: none"> • Контактну інформацію можна знайти у «Керівництві з поводження з відходами для Одеси» – SASEPOL, лютий 2011 – Розділ 2: Контактна інформація організацій, що беруть участь у поводженні з відходами в порту, стр. 12-13.
Формаг	
Одемара	
Ліберті шіпінг сервісес	
KLYF	
Інтерброкер	
Трейс-шіпінг	
Стрім	
Лондонський	
Інфлот	

12.4. Результати, що треба досягти

Консультант має досягти наступних результатів:

Результат 1: «Керівництво з поводження з відходами в порту» є, і включає процедури, пов'язані з:

- Поток відходів (за типами)
- Адміністративним потоком (документація і реєстрація даних)
- Фінансовим потоком
- Санітарними зборами
- Додатковими зборами тощо

Результат 2: Впровадження системи обов'язкового сповіщення про відходи, включаючи форму сповіщення;

Результат 3: Впровадження лімітів на зняття відходів залежно від розмірів судна та останнього порту заходу;

Результат 4: Встановлення санітарного збору, який відображає реальну вартість роботи системи поводження з судновими відходами;

Результат 5: Підтримка відповідності вимогам міжнародних конвенцій та європейського законодавства у відношенні захисту довкілля від судових відходів

Результат 6: Підготовка і впровадження тренінг-модулів з відповідного запобігання морському забрудненню і поводження з судновими відходами.

12.5. Припущення

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

Наступні припущення розглядаються як основні передумови виконання проекту:

- Достатній рівень готовності бенефіціантів (ОМТП і стейкхолдерів) транспонувати і ефективно впровадити міжнародні конвенції та законодавство;
- Наявність спадкоємності на рівні прийняття рішень;
- Сталість єдиних регіональних пріоритетів в охороні морського середовища;
- Технічна підтримка з боку морських органів влади і порткових органів влади, а також короткочасних місцевих експертів.
- Координація, залучення і участь морської адміністрації і порткових органів влади;
- Достатній рівень взаєморозуміння між відповідальними органами в морському секторі щоб вони сприяли впровадженню і застосуванню рекомендацій проекту і нового «Керівництва з поводження з відходами в порту».

12.6. Ризики

Були виявлені наступні ризики:

- Ризик 1:** Часті адміністративні зміни, що можуть стати причиною втрати ноу-хау в результаті розсіювання професіоналів;
- Ризик 2:** Недостатнє співробітництво між морськими і портковими органами влади та іншими представниками сфери охорони довкілля;
- Ризик 3:** Різні законодавчі та організаційні бази бенефіціантів;
- Ризик 4:** Міжнародні правила і положення піддаються національним варіаціям та інтерпретаціям

Ці ризики мають бути мінімізовані через використання вже функціонуючих механізмів, створених у проекті SASEPOL. Наступні заходи і ідеї сприятимуть мінімізації ризиків:

По ризику 1: Створення працюючої та ефективної систем передачі ноу-хау, надання простих керівництв і інструментів практичного впровадження

По ризику 2: Посилення координаційної ролі та консультативних функцій Структури TRACECA/SASEPOL

По ризику 3: Гармонізація законодавчих систем відповідно до міжнародних стандартів та стандартів ЄС

По ризику 4: Посилення загальної обізнаності про охорону морського середовища, спрямованої на ефективне досягнення мети проекту.

12.7. Заходи, які мають бути вжиті

Успішне виконання проекту передбачає наступне:

Захід 1 – Розробка і впровадження всеохоплюючого Керівництва з поводження з відходами в порту

З метою розробки і впровадження Керівництва з поводження з відходами в порту, Захід 2 повинен включати наступні кроки:

- **Консультацію** – ціль консультації – забезпечити, щоб портіві приймальні споруди відповідали вимогам користувачів, і залучити всіх, хто зацікавлений у наданні послуг. Всі користувачі зобов'язуються здавати відходи на берег для видалення, а не скидати їх в море. Хороші приймальні споруди за правильною ціною можуть бути забезпечені лише в результаті конструктивного діалогу між тими, хто надає послуги, і тими, хто ними користується. Деталі процедури консультацій мають бути включені до Плану. Консультації повинні бути проведені з:
 - Користувачами (які використовують причали)
 - Регулюючими органами (місцевими офісами екологічних регулюючих органів, відділам охорони довкілля порту, портовим відділом охорони здоров'я тощо.)
- **Аналіз потреби у порткових приймальних спорудах** – відповідно до положень, необхідно зібрати наступну інформацію:

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

- Об'єми кожного типу відходів, що їх реально приймають;
 - Об'єми кожного типу відходів, що їх треба буде приймати – на основі даних із сповіщень про відходи на борту;
 - Об'єми і типи відходів, що зберігаються суднах для здавання на берег в інших місцях заходів.
-
- **Оцінку типу та об'ємів приймальних споруд** – положення вимагають включати лише судові відходи, що утворюються у користувачів у морі. ОМТП повинен вирішити, які приймальні споруди потрібні, а далі План має врахувати розумні вимоги користувачів.
 - **Оцінку вартості споруд** – у відповідності до принципу *забруднювач платить*, судна повинні нести витрати за надання послуг приймання, очистки і видалення відходів, однак вартість використання портових приймальних споруд не повинна бути настільки високою, щоб спонукати користувачів до скидання відходів у море. Платежі можуть враховувати тип, розміри і категорію судна, а також той факт, що на судні утворюється зменшений об'єм відходів завдяки його екологічному менеджменту, конструкції, обладнанню чи експлуатації.
 - **Оцінку розміщення і доступності споруд** – треба заохочувати судна, які заходять в порт, використовувати приймальні споруди – шляхом будівництва цих споруд у зручних місцях та забезпечення зручності використання. ОМТП вже має досвід надання послуг з приймання відходів; однак, складання офіційного плану або перегляд існуючого дає можливість знову обдумати ключові вимоги зручного розміщення і легкості використання з точки зору користувачів.
 - **Огляд і (потенційно) редагування Керівництва з поводження з відходами в порту** – Керівництво повинно бути організоване наступним чином:
 - Розділ 1 – Вступ
 - Розділ 2 – Контактна інформація про всі організації, що беруть участь у системі поводження з відходами в порту.
 - Розділ 3 – Загальний опис потоку відходів, системи оплати, документації і реєстрації даних.
 - Розділ 4 – Типи відходів, що їх приймають в Одеському порту
 - Розділ 5 – Офіційні процедури поводження з відходами:
 - Потік відходів (по типах)
 - Система оплати
 - Адміністративний потік (документація і реєстрація даних)
 - Обов'язкове сповіщення про відходи
 - Методи і умови зняття відходів
 - Розділ 6 – Задачі та обов'язки:
 - Капітана судна
 - Агентів
 - Відділів Одеського порту
 - Операторів відходів
 - Інспектуючих органів
 - Розділ 7 – Збори і платежі
 - Санітарний збір
 - Додатковий збір
 - Спеціальний збір
 - Штрафи
 - Витрати на транспортування
 - Розділ 8 – Стандартні документи
 - Форма сповіщення про відходи
 - Акт прийому - здачі відходів
 - Щомісячний звіт оператора відходів
 - Вимоги до стандартних сполучень для зняття відходів.

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

- **Впровадження Керівництва з поводження з відходами в порту** – фаза впровадження повинна здійснюватися наступним чином:
 - Визначення особи чи осіб у керівництві ОМТП, які відповідатимуть за впровадження Керівництва;
 - Розробка плану впровадження, тренінг співробітників, які відповідають за впровадження, по їхнім задачам і обов'язкам
 - Інформування користувачів – усі користувачі мають бути проінформовані про те, де знаходяться приймальні споруди, як їх використовувати і, якщо треба, які додаткові платежі стягуються.
 - Розсилка Керівництва всім користувачам, регулюючим органам і стейкхолдерам;
 - Тренінг відповідного персоналу з відділів ОМТП, що відповідають за або беруть участь у поводженні з відходами в порту, по нових вимогах Керівництва;
 - Початок застосування Плану управління відходами в порту керівництвом ОМТП.

Ресурси:

Для того, щоб допомогти у виконанні цих заходів, потрібні наступні експерти:

- Старший міжнародний експерт з інституціональних питань – для процедурних аспектів
- Місцевий старший фінансовий експерт – для фінансових аспектів
- Місцевий старший технічний експерт – для технічних аспектів поводження з відходами.

Місцевих експертів може надати адміністрація порту / Міністерство охорони довкілля / місцеві регулюючі органи – як частину команди з виконання проекту.

Всі вони повинні бути обізнані з обов'язковими інструментами ІМО і директивами ЄС.

Термін: 6 місяців

Захід 2 – Підвищення кваліфікації і тренінг відповідного персоналу ОМТП, який бере участь в заходах з охорони довкілля

З метою підвищення морської безпеки і запобігання морського забруднення в порту Одеса, у відповідності до регулятивних норм і морських стандартів, і через тренінг відповідного персоналу ОМТП, який бере участь в заходах з охорони довкілля, Захід 2 включатиме наступні підрозділи:

- Перегляд і складання організаційної структури з метою забезпечення компетентного контролю і моніторингу робіт ОМТП в області поводження з відходами
- Розробку процедури контролю і моніторингу робіт по поводженню з відходами на території Одеського порту
- Встановлення мінімальних професійних критеріїв для персоналу, що бере участь у поводженні з відходами
- Визначення чітких ролей і обов'язків персоналу
- Встановлення відповідних показників роботи персоналу з метою підвищення їхнього професіоналізму
- Встановлення адекватних схем матеріальних і нематеріальних заохочувань
- Розробку тренінгу
- Проведення тренінгу.
- Заключну оцінку досягнутого рівню знань.

Ресурси:

Для допомоги у здійсненні цих заходів необхідні такі експерти:

- Старший міжнародний експерт з інституціональних аспектів
- Старший місцевий експерт з підвищення кваліфікації співробітників
- Молодший місцевий експерт з природоохоронних аспектів
- Молодший місцевий експерт з поводження з відходами.

Місцевих експертів може надати адміністрація порту / Міністерство охорони довкілля / місцеві регулюючі органи – як частину команди з виконання проекту.

Всі вони повинні бути обізнані з обов'язковими інструментами ІМО і директивами ЄС.

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



In association with Ramboll, Milieu &
Tethys



In association with Ramboll, Milieu &
Tethys

9. Приложение С: Пример формы оценки тренинга

Trainee Feedback Form Опросник Участника Тренинга

Course Title: "MARPOL 73/78 – HOW TO DO IT?"	Course Instructor: Jack O'Sullivan, Anna Shotadze, Capt Ostergaard (KE 3)
Название Курса: MARPOL 73/78 – Как этого достичь? Курс №9 Training Course #9 8 to 12 November 2010, in Astana, Kazakhstan	Инструкторы:
Trainee Name: Gulshat Имя/Фамилия участника тренинга: Daveshova	Position: Главный Должность: эксперт Управления Воздушного транспорта
Completion Date:	
Дата окончания тренинга: 12.11.2010г.	

The Trainee Feedback Form should be completed at the end of the training course. Feedback is valued and allows us to make continuous improvements to material and training delivery; so please take the time to complete this form as honestly as possible.

Опросник необходимо заполнить по окончании тренинга. Информация, полученная от участников, анализируется и позволяет постоянно повышать качество материалов и, непосредственно, процесс тренинга. Следовательно, пожалуйста, заполните данную форму как можно объективнее.

10. Приложение D: Письма от TRACEA и ЕС, назначающие Турцию первым



In association with Ramboll, Milieu & Tethys



EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Development and Co-operation - EuropeAid
Unit: E0 - Regional Programmes Neighbourhood East
Head of Unit

Brussels, 28 11 2011
DEVCO E3/BB/ok/1289704

H.E. Binali Yıldırım
Chairman of TRACECA National
Commission
Minister of Transport and
Communication
Republic of Turkey

Your Excellency,

On behalf of all European Commission colleagues I would like to congratulate you on the appointment of Turkey as first President of the Regional Working Group on Maritime Safety, Security and Environment.

We have been informed that Mrs. Seyil Özcanık will be the President assisted by Mr. Emre Özner as Vice President.

I would like to take this opportunity to assure you that the European Commission will continue cooperating with you as we have done up to now, as the implementation of the TRACECA EU funded technical assistance programme in the field of maritime transport remains one of our main priorities for cooperation in the region.

Looking forward to continuing our fruitful cooperation.

Yours sincerely

Philip MIKOS

CC: T. Becheš (EFAS), A. Lubenau (EFAS);
R. Pascal Bremón, A. Barón, K. Kuera, John Burke (MOVE);
C. Falkenberg, Ambrosio, P. Bernardi (DG DEVCO).

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



In association with Ramboll, Milieu & Tethys

INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA

PERMANENT SECRETARIAT

8/2, Aliyev Street, Baku, AZ-1005, Azerbaijan
Phones: + (994 12) 598 27 18, 498 92 34, 498 72 47
Fax: + (994 12) 498 64 26
E-mail: office@ps.traceca-org.org
www.traceca-org.org



H.E. Binali YILDIRIM

Chairman of TRACECA National Commission
Minister of Transport and Communication
Republic of Turkey

№ 02/11/354

31 October 2011

Dear Excellency,

On behalf of the Permanent Secretariat IGC TRACECA, I express my profound respect to you and gratefulness for your personal contribution and support of the TRACECA initiatives.

Following the Final Recommendations of the Meeting of the Permanent Representatives of the Permanent Secretariat IGC TRACECA held on 6 June 2011 in Milano, it is with pleasure that we herewith officially confirm to you the appointment of TRACECA National Secretariat of Turkey as the first presidency of the Regional Working Group for a period of 12 months; this follows your National Secretariat's active involvement in the development of the TRACECA Regional Action Strategy and the support provided to our SASEPOL Technical Assistance Initiative and the experience Turkey has to offer to the other Black and Caspian Sea countries.

At the 4th Regional Working Group (RWG) meeting in Brussels, chaired by the European Commission (AIDCO), it was unanimously consented that Miss. Seçil Özyanik, working as an expert in TRACECA National Secretariat of Turkey, be the first president of the RWG and Mr Emre Dincer working as TRACECA Institutional Coordinator in Undersecretariat of Maritime Affairs, acting as Vice President.

The Permanent Secretariat IGC TRACECA herewith conveys its utmost support for this first presidency of the RWG.

I avail myself of the opportunity to renew to you the assurances of highest consideration and to express hope for further fruitful cooperation.

Sincerely,

Eduard Biriucov
Secretary General

-To facilitate and develop economic relations, trade and transport communications through access to the international market -
-To ensure traffic safety, security of goods and environmental protection -
-To harmonize transport policy and create equal conditions of competition -