

Номер контракта 2012/308-311

ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II

Страны-бенефициарии: регион ТРАСЕКА



ОТЧЕТ О НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ ПРОЕКТА

Август 2013г.

Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект реализовывается
Консорциумом во главе с NTU



 egis International

 egis Ukraina
егіс україна

ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА

Название Контракта на предоставление услуг:	ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Номер контракта:	2012/308-311
Страны:	Регион ТРАСЕКА
Исполнитель:	NTU International ApS в консорциуме с EGIS International и EGIS Украина
Адрес офиса Проекта:	Ул. Саксаганского 119, корпус 1, оф. 30, 01032, г. Киев, Украина
Руководитель Проекта:	Альбер Бергонзо
Эл. адрес:	tracemar@ntu.eu / bergonzo@ntu.eu
Телефон:	+380 44 235 5344
Адрес главного офиса:	Ved Stranden 22, P.O. Box 1111 DK-9100 Ольборг, Дания
Телефон:	+45 99 30 00 00
Факс:	+45 99 30 00 01
Менеджер Проекта от NTU:	Эмина Капитанович
Эл. адрес:	ehk@ntu.eu



Содержание

0	Основные положения	8
1	Предпосылки и исходные данные	8
1.1	Исходные данные	8
1.2	Заказчик	9
1.3	Проект SASEPOL и его достижения	9
1.3.1	Цели SASEPOL	9
1.3.2	Достижения SASEPOL	9
1.3.3	Руководство для проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» следует из оценки достижений SASEPOL	10
1.4	Соответствующие законодательные разработки, которые следует учесть в проекте «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II»	11
1.4.1	На международном уровне	12
1.4.2	На региональном уровне	14
1.4.3	Европейская политика добрососедства (ЕПД)	16
1.4.4	На уровне Европейского Союза	16
1.4.5	Руководство для проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» следует из оценки соответствующих политических наработок	17
1.5	Деятельность проектов технической поддержки, которую следует учесть в работе проекта	18
1.5.1	Проект LOGMOS («Логистические центры и морские магистрали»)	18
1.5.2	Проект «Транспортный диалог и взаимодействие сетей II»	19
1.5.3	Проект МОНИФО («Экологический мониторинг черноморского бассейна: мониторинговые и информационные системы для снижения нефтяного загрязнения»)	19
1.6	Краткий обзор морской отрасли в странах-бенефициариях	19
1.6.1	Торговый флот стран-бенефициариев в Черном и Каспийском морях ...	19
1.6.2	Развитие флота	21
1.6.3	Ратификация соответствующих конвенций	22
1.6.4	Исполнение странами-партнерами обязательств согласно режимам Парижского, Токийского, Черноморского и Средиземноморского Меморандумов о взаимопонимании	27



1.6.5	Деятельность стран-партнеров в сфере государственного портового контроля	28
1.6.6	Руководство для проекта «ТРАСЕКА: морская защита и безопасность II» основано на оценке развития морской отрасли в странах-бенефициариях.....	29
2	Цели и ожидаемые результаты.....	29
2.1	Общие цели	29
2.2	Конкретные цели	30
2.3	Ожидаемые результаты	30
2.4	Показатели мониторинга исполнения обязательств.....	30
3	Предположения и риски	34
3.1	Предположения, лежащие в основе внедряемого проекта.....	34
3.2	Риски	34
4	Объем работы	36
4.1	Общая информация	36
4.1.1	Описание проекта	36
4.1.2	Географический регион реализации проекта	37
4.1.3	Целевые группы	37
4.2	Конкретные мероприятия	37
4.2.1	Компонент 1 Региональная координация	37
4.2.2	Компонент 2: Внедрение и исполнение обязательств государства флага 39	
4.2.3	Компонент 3 Безопасность мореплавания – Контроль за движением судов 44	
4.2.4	Компонент 4 Защита морской среды	46
4.2.5	Компонент 5 Человеческий фактор	53
4.2.6	Компонент 6 Охрана судов и портов	55
4.2.7	Компонент 7 Коммуникация и повышение информированности.....	56
4.3	Управление проектом	58
4.3.1	Структура управления проектом и процедуры	58
4.3.2	Структура управления	58
4.3.3	Наблюдательный комитет проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II»	59
5	Логистика и временные рамки.....	59
5.1	Место работы	59



5.2	Дата начала проекта и период его реализации.....	60
5.3	Ориентировочный график работы	60
6	Отчетность	74
6.1	Требования к отчетам.....	74
7	Приложения	75



Сокращения

ACCOBAMS	Соглашение по Сохранению Китообразных в Чёрном и Средиземном морях, а также прилегающей Области Атлантики
AIS	Автоматическая система идентификации (АИС)
BSC	Комиссия по защите Черного моря от загрязнений
BSEC	Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)
BSIS	Информационная система Черноморского меморандума о взаимопонимании
COLREG	Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море
EEA	Европейское агентство по окружающей среде
EEDI	Индекс энергоэффективности
EEZ	Исключительная экономическая зона
EMSA	Европейское агентство морской безопасности (ЕАМБ)
ENPI	Инструмент Европейской политики добрососедства (ЕПДІ)
GEF	Глобальный экологический фонд
GISIS	Глобальная интегрированная система информации о судоходстве
ICPDR	Международная комиссия по защите реки Дунай
ILO	Международная организация труда (МОТ)
IMO	Международная морская организация (ИМО)
INMARSAT	Эксплуатационное соглашение о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ)
ISPS	Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений (ОСПС)
LOGMOS	Проект «Логистические центры и морские магистрали»
LRIT	Дальняя идентификация и контроль местоположения (судов)
MARPOL	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ)
MEPC	Комитет по защите морской среды
MLC	Конвенция о труде в морском судоходстве
MONINFO	Экологический мониторинг черноморского бассейна: мониторинговые и информационные системы для снижения нефтяного загрязнения (МОНИНФО)
MoS	Морские магистрали
MoU	Меморандум о взаимопонимании (МоВ)
MS	Государство-член
NWG	Национальная рабочая группа (ННГ)
PSC	Государственный портовой контроль (ГПК)
PSCO	Инспектор государственного портового контроля (инспектор ГПК)
RoRo	Ро-Ро
RWG	Региональная рабочая группа (РПК)



SASEPOL	Проект «Развитие управления морской безопасностью и предотвращение загрязнений с судов для Черного и Каспийского морей»
SEEMP	План управления энергетической эффективностью судна
SOLAS	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
TA	Техническая помощь
ToR	Техническое задание
TDW	Полная грузоподъемность
TRACECA	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)
UNCLOS	Конвенция ООН по морскому праву
UNCTAD	Конференция ООН по торговле и развитию
UNEP	Экологическая программа ООН
VIMSAS	Схема добровольной проверки государств членов ИМО
VTS	Системы по управлению движением судов (СУДС)
VTMIS	Система мониторинга движения судов и информации

0 Основные положения

Проект «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» начал свою работу 16 января 2013 г., после чего 25 января 2013 г. состоялось совещание, посвященное его началу, а также мобилизация ключевых экспертов. Окончание проекта запланировано на январь 2016 г. В данном отчете описана деятельность проекта на протяжении первых двух месяцев работы.

Отчет содержит краткую информацию о техническом задании согласно контракту, а также описание исходного положения вещей. В ходе начального этапа определены направления ключевых заданий и возможные отклонения в рамках предоставления технической поддержки. В данном документе изложена деятельность запланированная, как до конца срока оказания технической поддержки, так и на следующий отчетный период.

Консорциум NTU, далее «Исполнитель», предлагает подход с четко определенными компонентами, заданиями и этапами их выполнения:

- Компонент 1: Региональная координация
- Компонент 2: Внедрение и исполнение обязательств государства флага
- Компонент 3: Безопасность мореплавания
- Компонент 4: Защита морской среды
- Компонент 5: Человеческий фактор
- Компонент 6: Охрана судов и портов
- Компонент 7: Коммуникация и повышение информированности
- PM: Управление проектом

Каждый компонент предусматривает виды деятельности (согласно п. 4.2. Технического задания), результаты и документы для подачи.

В отчете детализировано выполнение Исполнителем условий контракта на интерактивной, прозрачной и коммуникативной основе. Также предусмотрено передачу прав собственности партнерам проекта и заинтересованным сторонам касательно определенных инициатив.

1 Предпосылки и исходные данные

1.1 Исходные данные

Проект «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» планировался как продолжение предыдущего проекта ТРАСЕКА «Развитие управления морской безопасностью и предотвращение загрязнений с судов для Черного и Каспийского морей», который финансировался ЕС (EuropeAid 127221/C/SER/Multi (SASEPOL)).



Проект SASEPOL завершился в декабре 2011 г. Деятельность проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» относится к вопросам, которые рассматривались в рамках платформы 2 Восточного партнерства по экономической интеграции и сближению политик ЕС касательно основных транспортных вызовов, с которыми сталкиваются страны ЕПДІ (Инструмента Европейской политики добрососедства и партнерства).

1.2 Заказчик

Заказчиком выступает Генеральный директорат развития и сотрудничества Европейской Комиссии.

1.3 Проект SASEPOL и его достижения

Проект SASEPOL начал свою деятельность 31 июля 2009 г. и продолжался в течении 29 месяцев до 31 декабря 2011 г., включая пятимесячное продление. Бенефициариями выступали Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина.

1.3.1 Цели SASEPOL

Основное задание заключалось в оказании поддержки международному морскому пассажирскому и грузовому транспорту, а также содействию поддержанию морской защиты, безопасности и экологической охраны в регионах бассейнов Черного и Каспийского морей. Особая цель проекта SASEPOL предусматривала поддержку эффективного выполнения международной законодательной базы и международных конвенций по морской безопасности, защите и экологической охране в странах бассейнов Черного и Каспийского морей. Эти задания были выполнены путем оценки состояния транспозиции и выполнения международных конвенций, оценки уровня выполнения Меморандума о взаимопонимании по процедурам государственного портового контроля в странах - сторонах Меморандума, а также путем подготовки планов действий и лучших практик государства флага, государства порта, вопросов морской безопасности и проведения тренингов и подготовки планов подготовительных курсов по отдельным вышеуказанным вопросам.

1.3.2 Достижения SASEPOL

Проект SASEPOL достиг поставленных целей и предоставил запланированные результаты. В ходе проекта было принято Региональную стратегию действий ТРАСЕКА по морской охране, безопасности и охране окружающей среды (Бухарест, 24 ноября 2011 г.), учреждены Региональные рабочие группы, а также проектом оказывалась поддержка Национальным рабочим группам. Программа SASEPOL включала ряд семинаров, практикумов и обучающих мероприятий. В общей сложности 478 представителей госорганов государств-партнеров прошли обучение в ходе 33 сессий в 2010 и 2011 годах.



1.3.3 Руководство для проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» следует из оценки достижений SASEPOL

Программа SASEPOL является существенной основой для проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» с точки зрения оценки потребностей государств-партнеров и усиления человеческих ресурсов посредством практикумов, семинаров и обучающих курсов.

Сфера деятельности проекта SASEPOL охватывала страны с морской береговой линией в бассейнах Черного и Каспийского морей: Азербайджан, Грузию, Казахстан, Туркменистан и Украину. Проект «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» охватывает вышеуказанные страны, а также страны, не имеющие выхода к морю, и Центральную Азию. С добавлением Армении, Молдовы, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана число бенефициариев удвоилось, а диапазон морских интересов расширился. Вышеуказанное требует усиленной работы проекта ТРАСЕКА по адаптации к ситуации каждого партнера и обеспечении надлежащих результатов для всех партнеров проекта.

Следующим уроком, который следует извлечь из работы SASEPOL, является тот факт, что политические изменения в государствах могут влиять на процесс предоставления поддержки. Это включает возможные смещения приоритетов и штатные изменения, которые в свою очередь требуют повышения информированности о целях проекта. Для решения этой проблемы команда проекта после таких изменений будет действовать незамедлительно и предпримет соответствующие действия с целью ознакомления новых должностных лиц с проектом, его достижений и последующими этапами.

Относительно достижений в сфере государства флага SASEPOL осуществил оценку уровня выполнения международных морских конвенций в государствах-партнерах. Проект «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» возьмет эти результаты за основу, принимая во внимание промежуток времени с момента завершения проекта SASEPOL. Также проект учтет положения об адаптации к законодательству ЕС в соответствующие технические задания. Учитывая обширную сферу деятельности SASEPOL в целях поддержки VIMSAS, а именно: внесение на повестку дня национальных рабочих групп всех бенефициариев, определение операционной базы и отдельных планов действий, проведенных национальных тренингов и пробных проверок; для проекта нет необходимости в разработке новой обучающей программы.

SASEPOL провел анализ работы Систем мониторинга движения судов в странах-партнерах. На основании данного анализа, а также с учетом необходимых обновлений в этой изменчивой сфере, проект возьмет эти результаты за основу для оказания содействия региональному сотрудничеству по усилению безопасности и снижению уровня загрязнений.

SASEPOL провел обучение для инспекторов государственного портового контроля с учетом оценки соответствующих практик в бассейне Черного моря большей частью для Украины и Грузии. Будет продолжено проведение Курса тренингов, тем не менее, основное внимание будет уделено тесной координации между странами Меморандума о взаимопонимании по государственному портовому контролю



бассейна Черного моря, а в определенных случаях - также сотрудничеству с Европейским агентством морской безопасности.

В сфере охраны морской среды и имплементации Конвенции МАРПОЛ для «ГП ОМТП» (Одесса) был разработан модельный План управления отходами в порту. В любом случае проект «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» примет во внимание наработки, полученные с момента подготовки этого плана, но в своей работе сосредоточится на объеме проведения обучения для участвующих бенефициариев.

Основным достижением в ходе проекта SASEPOL стало принятие государствами-членами Межправительственной комиссии ТРАСЕКА Стратегии региональных действий ТРАСЕКА (TRAS). TRAS работает путем определения приоритетных действий и конечных сроков (до 2021 г.) в сфере морской охраны, безопасности и охраны морской среды. Ее выполнение будет одной из основных целей проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II», чему поспособствует поддержка работы Региональной рабочей группы, которую на данный момент возглавляет Турция.

Среди составляющих успеха SASEPOL следует назвать целевой подход к потребностям каждого бенефициария, и данный подход будет сохранен. Болгария, Румыния и Турция, которые являются непрямыми бенефициариями, будут приглашены для участия во всех региональных мероприятиях проекта. Стоимость участия делегатов будет покрываться за счет самих государств. Учитывая членство Болгарии и Румынии в Европейском Союзе, будет рассмотрен их опыт, в частности по адаптации законодательства ЕС в национальный правовой порядок.

Работа проекта также направлена на сопоставление потребностей стран-партнеров и региональных властей в повышении кадрового потенциала и результатов деятельности проекта SASEPOL. После такого согласования проект разработает новую программу, но избежит повторений.

Среди ограничивающих факторов в работе SASEPOL были временные рамки, необходимое для завершения процедур по организации работы миссии, и команда Проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» уже столкнулась с похожими затруднениями. Их возможно частично смягчить при условии поддержки со стороны национальных секретариатов Межправительственной комиссии ТРАСЕКА.

1.4 Соответствующие законодательные разработки, которые следует учесть в проекте «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II»

Морская регуляторная база постоянно эволюционирует благодаря повышению стандартов, в частности, по охране морской среды, или же в ответ на происшествия. Очевидно, что кроме подготовки новых технических правил для повышения качества перевозок необходим целостный подход, учитывающий как процессы, так и организацию. Кроме того, вступление в силу основных конвенций также влияет на работу морских органов государств-партнеров, а значит должно учитываться для достижения успешной программы поддержки.

1.4.1 На международном уровне

На мировом уровне органом, ответственным за принятие новых инструментов, является Международная морская организация (ИМО). Еще одним важным специализированным Агентством ООН есть Международная организация труда.

Институционализация Системы добровольной проверки государств-членов ИМО (VIMSAS)

Целью VIMSAS является обеспечение государств-членов, которые проходят проверку, всесторонней и объективной оценкой эффективности администрирования и имплементации предусмотренных Системой обязательных инструментов ИМО. До 2015 г., после выполнения графика, предусмотренного в резолюции Ассамблеи ИМО A26/Res.1018, будет завершена работа по развитию Институциональной системы проверки, что в свою очередь окажет влияние на государства-члены ИМО.

Процедуры государственного портового контроля

Во время 27-ой сессий Генеральной Ассамблеи в Лондоне 21-30 ноября 2011 г. ИМО была принята резолюция A27/Res.1052, в которой были пересмотрены применимые процедуры государственного портового контроля. Целью последних является предоставление основного руководства по осуществлению инспекций государственного портового контроля, а также обеспечение последовательности таких инспекций, идентификация дефектов судна, его оборудования или команды и применение процедур по контролю. Обновленные процедуры стали результатом усовершенствования морской регуляторной базы, которая влияет на работу инспекторов государственного портового контроля.

Загрязнение воздуха

После вступления в силу Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 19 мая 2005 г. Комитет по защите морской среды в ходе 53-й сессии (июль 2005 г.) принял решение о пересмотре Приложения VI с целью значительного усиления контроля за уровнем выбросов. Комитет по защите морской среды 58 сессии (октябрь 2008 г.) принял пересмотренное Приложение VI и сопутствующий Технический кодекс по NOx 2008, который вступил в силу 1 июля 2010 г. Основные изменения в Приложении VI к МАРПОЛ касаются общего прогрессивного снижения выбросов окислов серы (SOx), окислов азота (NOx) и твердых частиц, а также введения контрольных зон выбросов (ECAs) в целях снижения уровня выбросов данных загрязнителей воздуха в обозначенных морских зонах.

Согласно пересмотренному Приложению VI к МАРПОЛ общий уровень серы должен снизиться до 3.50% на начальной стадии и постепенно достичь уровня 0.50%, предусмотренного с 1 января 2020 г. Были пересмотрены правила, регулирующие озоноразрушающие вещества, летучие органические соединения, сжигание на судне, приемные сооружения, качество жидкого топлива, а также добавлены правила по наличию жидкого топлива.



Снижение уровня выбросов тепличных газов судов

Комитет по защите морской среды ИМО (МЕРС) детально рассмотрел вопрос выбросов тепличных газов с судов и в июле 2009 г. утвердил пакет особых технических и операционных мер по их снижению. В марте 2010 г. Комитет приступил к работе по обязательному внедрению технических и операционных мер на всех судах вне зависимости от флага или права собственности. Эта работа была завершена в июле 2011 г. и ознаменовалась успешным утверждением технических мер для новых судов и операционных мер по снижению выбросов для всех судов, что, соответственно, является первым в истории глобальным режимом по снижению уровня тепличных газов в целом промышленном секторе. С принятием новых мер к Приложению VI МАРПОЛ была добавлена новая Глава 4 «Регулирование энергоэффективности судов», которая предусматривает обязательный характер индекса энергоэффективности для новых судов и Плана управления энергетической эффективностью судна для всех судов. Акты применяются ко всем судам валовой вместимости 400 и выше и вступили в силу через процедуру автоматического принятия 1 января 2013 г.

Индекс энергоэффективности

Индекс энергоэффективности стал обязательным для новых судов, а План управления энергетической эффективностью судна – для всех судов на заседании МЕРС 62 (июль 2011 г.) с утверждением поправок к Приложению VI МАРПОЛ (резолюция МЕРС.203(62)).

Этот договор является первым юридически обязательным договором по изменению климата, принятым со времен Киотского Протокола. С момента успешного утверждения в марте 2012 МЕРС 63 принял четыре важных рекомендации (резолюции МЕРС.212(63), МЕРС.213(63), МЕРС.214(63), и МЕРС.215(63)) с целью поддержки имплементации обязательного регулирования энергоэффективности судов в Приложении VI МАРПОЛ. Завершение работы и утверждение вспомогательных рекомендаций стало значительным достижением, в них предусмотрено достаточный период времени для подготовки администраций и промышленности. Данные рекомендации помогут государствам-членам в унифицированном выполнении новой главы 4 Приложения VI МАРПОЛ по предотвращению загрязнения воздуха с судов.

Конвенция о труде в морском судоходстве

Конвенция о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г. (MLC 2006). Документ вступил в силу 20 августа 2013 г. Конвенция содержит минимальные международные стандарты по обеспечению надлежащих условий труда моряков, а также предусматривает обеспечение равноценных условий для судовладельцев, которые работают под флагом стран, ратифицировавших MLC 2006 благодаря поддержке конкурентоспособности путем обеспечения надежного и эффективного судоходства.



Целью Конвенции является поддержка надлежащих условий труда в рамках среды добросовестной конкуренции. Вслед за Решением Совета 2007/431/ЕС от 7 июня 2007 г., благодаря которому государства-члены уполномочены ратифицировать MLC 2006 в интересах Европейского Содружества, Европейским Союзом была утверждена Директива Совета 2009/13/ЕС от 16 февраля 2009 г., которая имплементирует Соглашение между Ассоциациями судовладельцев Европейского Содружества (ECSA) и Европейской Федерацией рабочих транспортной сферы (ETF) по 2006 г. и вносит изменения в Директиву 1999/63/ЕС для вступления в силу Конвенцией; а также Директиву 2009/16/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 г. по портовому государственному контролю, тогда как Парижский MoB и Токийский MoB, которые являются региональными организациями государственного портового контроля, приняли рекомендации к MLC 2006 по усилению инспекций государственного портового контроля.

1.4.2 На региональном уровне

Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по морской охране, безопасности и охране окружающей среды (TRAS)

Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан согласовали принятие общих целей по вопросам морской безопасности и загрязнению окружающей среды. Региональная стратегия ТРАСЕКА являет собой руководство по данной инициативе и содержит цели и перечень приоритетных действий и мер с целью их выполнения всеми сторонами до 2021 г. посредством двусторонних и региональных инвестиционных программ. Стратегия указывает, что «Стабильная работа морского транспорта, безопасные и надежные пассажирские перевозки, качественная доставка товаров являются предпосылками надлежащей социальной деятельности, которые достигаются благодаря усилиям специалистов в сфере транспорта», и подтверждает роль морского транспорта, как «гаранта экономической стабильности». Текст Стратегии разработан командой экспертов SASEPOL при участии Постоянного секретариата ТРАСЕКА.

Стратегия содержит перечень международных конвенций и регуляторных актов, меморандумов о взаимопонимании, а также инициатив, которые применяются в ее отношении. Перечень включает основные конвенции ИМО по морской безопасности и охране морской среды, а также конвенции МОТ, применимые к морякам. Соответствующие региональные конвенции, а именно Бухарестская и Тегеранская конвенции, охватывают Черное и Каспийское моря и направлены на охрану морской среды в этих регионах.

Выполнение TRAS координирует Постоянный секретариат ТРАСЕКА посредством Региональной рабочей группы при финансовой поддержке проектов ТРАСЕКА, которые финансируются ЕС, по вопросам морской безопасности и охраны окружающей среды.



Комиссия по защите Черного моря

Комиссия по защите Черного моря от загрязнений (BSC) посредством своего Постоянного секретариата является межправительственным органом, созданным для осуществления Конвенции по охране Черного моря от загрязнения (Бухарестская Конвенция), ее протоколов и Стратегического плана действий по охране окружающей среды и реабилитации Черного моря (последняя редакция принята в 2009 г.) BSC поддерживает сотрудничество с другими межправительственными организациями, задействованными в вопросы загрязнения морской среды как на мировом, так и на региональном уровне, включая Экологическую программу ООН (UNEP), Международную морскую организацию (ИМО), Глобальный экологический фонд (GEF), Международную комиссию по защите реки Дунай (ICPDR), Соглашение по Сохранению Китообразных в Чёрном и Средиземном морях, а также прилегающей Области Атлантики (ACCOBAMS), Организацию черноморского экономического сотрудничества (BSEC), Европейское агентство по окружающей среде (EEA), а также разные институции Европейского Союза. Комиссия по защите Черного моря выступает партнером проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» по выполнению проекта, в том числе по имплементации Компонента 4 «Защита морской среды». Выполнение Стратегического плана действий поддерживается консультативными группами путем предоставления рекомендаций по ключевым темам. В частности, проект будет координировать свою работу с Консультативной группой по аспектам экологической безопасности судоходства, заданием которой является координация аварийного реагирования, имплементация МАРПОЛ на региональном уровне, а также координация предусмотренных Стратегией процедур государственного портового контроля. Установлены предварительные контакты с Постоянным секретариатом Комиссии по защите Черного моря, а также запланирована встреча с Исполнительным директором Комиссии.

Черноморский Меморандум о взаимопонимании (MoV) по вопросам государственного портового контроля

Черноморский MoV по вопросам государственного портового контроля является системой гармонизированных инспекционных процедур по субстандартным судам, нацеленных на их окончательное устранение. В 2000г. Черноморский Меморандум о взаимопонимании по вопросам государственного портового контроля был подписан шестью странами Черноморского региона (Болгария, Грузия, Румыния, Российская Федерация, Турция и Украина) с общим подходом к осуществлению государственного портового контроля. В общей сложности органы-члены Меморандума провели 4,657 первичных инспекций, что на 5,5% ниже по сравнению с 4,929 первичными инспекциями в 2010 г. Уровень региональных инспекций составляет 69.88%. В сумме было принято 249 решений о задержании судов с серьезными дефектами. Это составляет уровень задержания в размере 5.35%, что на 0.45% ниже по сравнению с 286-ю задержаниями в 2010г. В течение 2011г. было задокументировано 19,255 задержаний. Среднее число задержаний на инспекцию составило 4.13, что означает улучшение уровня задержаний на 0.22.



1.4.3 Европейская политика добрососедства (ЕПД)

ЕПД поддерживает политические и экономические реформы в соседних странах Европы как средство продвижения мира, стабильности и экономического процветания в целом регионе. Она нацелена на поддержку передовых практик по управлению и социальному развитию в соседствующих с Европой странах посредством тесных политических связей, частичной экономической интеграции, поддержки в соответствии стандартам ЕС, а также помощи в проведении экономических и социальных реформ. В отношении морского транспорта следует упомянуть Сообщение Комиссии к Совету и Европейскому Парламенту от 7 июля 2011 г. – ЕС и соседствующие регионы: Обновленный подход к транспортному сотрудничеству (**COM (2011) 415 final**) утверждает, что конкурентоспособный качественный морской транспорт с надлежащей экологической и безопасной работой представляет общий интерес для ЕС и соседних стран с общими региональными морями.

1.4.4 На уровне Европейского Союза

Третий пакет по морской безопасности

В течении последних лет Европейский Союз и Государства-члены занимали важное место в совершенствовании законодательства по морской безопасности и поддержке высоких стандартов качества. Основные цели предусматривают устранение субстандартного судоходства, усиление защиты пассажиров и экипажей, снижение риска загрязнения окружающей среды, а также обеспечение того, чтобы операторы, соблюдающие лучшие практики, не оказывались в менее коммерчески выгодном положении, чем те, кто готов затратить меньше усилий в отношении безопасности судов. Подход ЕС предусматривает строгое соблюдение международных стандартов, но несмотря на это ряд государств флага терпят неудачи в имплементации и обеспечении выполнения международных стандартов безопасности. Преграды, с которыми сталкиваются некоторые государства флага в эффективном исполнении взятых обязательств, заставили ЕС усилить режим государственного портового контроля. Усилия ЕС в рамках Парижского МоВ показали, что государственный портовой контроль может быть эффективным инструментом в борьбе с субстандартным судоходством. Парижский Меморандум о взаимопонимании по государственному портовому контролю (Парижский МоВ) с 1982 г. является основой исполнения обязанностей по инспектированию иностранных судов в портах государств-членов.

Благодаря ряду директив и регламентов, известных как третий пакет по морской безопасности, был сделан важный шаг как по усилению эффективности существующих мер по предотвращению аварий, так и относительно управления последствиями. Перечень законодательства ЕС представлен в Приложении 1.



Роль Агентства морской безопасности Европейского Союза

Комиссия выступила с предложением о создании Европейского Агентства морской безопасности (ЕАМБ) после происшествия с танкером «Эрика». Регламент 1406/2002, который учреждает данное Агентство, был принят Европейским Парламентом и Советом 27 июня 2002 г. и вступил в силу в том же году. ЕАМБ предоставляет техническую и научную поддержку Комиссии в сферах морской безопасности, морской защиты, предотвращения загрязнения, а также реагирования на загрязнения судами. Вслед за инициативой Международной морской организации по созданию системы Дальней идентификации и контроля местоположения судов (LRIT), в 2007 г. Государства члены ЕС приняли решение о создании информационного центра под руководством Комиссии в сотрудничестве с Государствами-членами.

28 октября 2010 г. Комиссия внесла предложение по обновлению Регламента ЕАМБ с целью адаптации его заданий после вступления в силу третьего пакета по морской безопасности и усилению сотрудничества между соседними странами. На пленарном заседании 11 декабря 2012 г. Европейский Парламент проголосовал за новый регламент. Компетенция ЕАМБ была расширена, в частности для предоставления возможности вмешательства Агентства по запросу заинтересованного Государства-члена в случае загрязнения нефтяными или газовыми установками. ЕАМБ также было предложено участвовать в других политиках ЕС и проектах данной экспертной сферы. Кроме того, Агентство предоставляет поддержку в технической работе международных и региональных организаций, а также проводит работу по укреплению сотрудничества с соседними странами.

1.4.5 Руководство для проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» следует из оценки соответствующих политических наработок

На международном уровне Схема проверки ИМО сейчас перерастает во всесторонний инструмент оценки уровня соблюдения Государствами-членами своих международных обязательств. Для институционализации Схемы проверок государств-членов ИМО требуется поддержка проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» тем странам-партнерам, которые являются членами ИМО. Подготовка к проверке требует тщательной внутренней работы государственных органов и важно повышать осведомленность о процессах проверки. Схема проверки ИМО применяется к TRAS. Всемирная борьба против тепличных газов и необходимость надежной и ответственной работы морского транспорта требуют усиления стандартов в части снижения загрязнения воздуха, и проект в состоянии предоставить поддержку партнерам ТРАСЕКА в соблюдении новых стандартов и процедур в рамках Конвенции МАРПОЛ.

На региональном уровне одной из основных целей проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является продолжение оказания поддержки странам-партнерам в имплементации Региональной стратегии действий ТРАСЕКА. С этой целью был нанесен визит в Постоянный секретариат ТРАСЕКА в ходе начального этапа проекта. Постоянный секретариат ТРАСЕКА будет проинформирован об инициативах проекта и их вкладе в успешную имплементацию стратегии. Сотрудничество по обмену



информацией о деятельности и, при необходимости, участие в региональных встречах с другими региональными органами, такими как Комиссия по защите Черного моря и Черноморский Меморандум о взаимопонимании по государственному портовому контролю, также помогут избежать дублирования усилий и обеспечить эффективную работу проекта.

На уровне Европейского Союза проект предоставит помощь в усилении законодательной базы партнеров ТРАСЕКА с точки зрения цели по адаптации национального законодательства к режиму ЕС с учетом более широких экономических целей инициативы ТРАСЕКА и Восточного Партнерства. В этом отношении проект проведет работу по повышению осведомленности о влиянии третьего пакета по морской безопасности. С учетом потенциального в будущем присоединения стран-партнеров проекта к системам SafeSeaNet и CleanSeaNet, а также увеличения полномочий Европейского агентства морской безопасности, тесное сотрудничество с ЕАМБ будет приоритетным в работе проекта. Оценка хода такого сотрудничества будет отображена в работе проекта.

В сотрудничестве с Представительствами ЕС в странах-бенефициариях проект будет следить за развитием других проектов по похожим вопросам в странах-бенефициариях, с тем, чтобы избежать дублирования усилий. Такой подход неформально применялся во время начального этапа посредством контактов по электронной почте, в телефонном режиме или во время миссий экспертов, информация о которых будет приведена ниже в систематизированном порядке.

1.5 Деятельность проектов технической поддержки, которую следует учесть в работе проекта

1.5.1 Проект LOGMOS («Логистические центры и морские магистрали»)

Данный проект задумывался как продолжение трех предыдущих проектов ТРАСЕКА при финансировании ЕС, а именно:

- Морские магистрали на Черном и Каспийском морях
- Международные логистические центры для западных стран СНГ и Кавказа
- Международные логистические центры/узлы в Центральной Азии

Основной целью данного проекта является поддержка стабильного долгосрочного развития инфраструктуры логистики и мультимодального транспорта в рамках коридора ТРАСЕКА. Такое задание усилит развитие и имплементацию последовательных стратегий по созданию интермодального интегрированного транспорта и логистических цепочек на основе морских магистралей.

В отношении морского транспорта проекты LOGMOS и ТРАСЕКА по морской безопасности являются дополняющими. LOGMOS охватывает инфраструктуру портов, а проект ТРАСЕКА по морской безопасности – морские органы и администрации. Партнерам ТРАСЕКА такая взаимодополняемость позволит получить поддержку в мировом масштабе. Также в наличии специфические связи между проектами,



например исследование, проведенное LOGMOS, по созданию судового регистра по запросу одного из государств МПК ТРАСЕКА.

1.5.2 Проект «Транспортный диалог и взаимодействие сетей II»

Основной целью данного проекта является предоставление технической поддержки странам-партнерам для улучшения связей между Транс-Европейской транспортной сетью, восточными соседями ЕС и странами Центральной Азии. Проект будет способствовать достижению политических целей, предусмотренных в сообщении Комиссии о транспортных отношениях со странами Европейской политики добрососедства. Особое значение уделяется улучшению координации между международными финансовыми учреждениями и участием частного сектора в транспортных проектах. Для достижения поставленной цели планируется разработка и имплементация Регионального плана действий по транспорту с учетом морского транспорта. В рамках своего мандата проект ТРАСЕКА по морской безопасности примет участие в подготовке указанного Регионального плана действий по транспорту. Команда проекта приняла участие в конференции Транспортный диалог и взаимодействие сетей II 16 и 17 апреля 2013 г. в Киеве.

1.5.3 Проект МОНИНФО («Экологический мониторинг черноморского бассейна: мониторинговые и информационные системы для снижения нефтяного загрязнения»)

Проект МОНИНФО был рассчитан на 2 года и осуществлялся Комиссией по защите Черного моря от загрязнения (BSC), при чем и странами-партнерами выступали все страны береговой полосы Черного моря. Проект доказал, что региональный механизм обмена и распространения данных и информации по движению судов, перемещению нефти и нефтепродуктов, настоящей и будущей деятельности по добыче, хранению и транспортировке нефти в комбинации с актуальной информацией о готовности и реагировании на разливы нефти, могут в значительной степени снизить риски разлива нефти и их влияние на черноморский регион. На сегодняшний день проект МОНИНФО завершен и проект ТРАСЕКА по морской безопасности примет во внимание результаты его работы по мониторингу движения.

1.6 Краткий обзор морской отрасли в странах-бенефициариях

1.6.1 Торговый флот стран-бенефициариев в Черном и Каспийском морях

Из перечня стран-партнеров проекта 6 содержат флот под своим флагом: Азербайджан, Казахстан и Туркменистан в Каспийском море и Грузия с Украиной – в Черном. Более того, Республика Молдова, как страна с выходом к морю только через реку Дунай, ведет международный судовый регистр.



1.6.1.1 Азербайджан

Флот Азербайджана состоит из 272 судов с общей валовой вместимостью в размере 729505 GT. Среды этих судов следующие:

37 пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро,

45 танкеров для продуктов нефтепереработки и сырой нефти,

26 судов для перевозки генеральных грузов,

51 буксир с учетом буксиров для установки якорей и морских,

16 разъездных катеров и

13 судов по контролю загрязнений и пожарных судов.

1.6.1.2 Грузия

Следуя инициативе, направленной на качество, флот Грузии был значительно сокращен и на данный момент насчитывает 24 судна с общей валовой вместимостью в размере 20084 GT. 10 из них являются рыболовными судами.

1.6.1.3 Казахстан

Большинство из 109 судов с общей валовой вместимостью в размере 120867 GT в составе флота Казахстана можно отнести к морской деятельности. Кроме этих судов флот Казахстана включает 11 танкеров и танкеров-продуктовозов, 10 рыболовных судов и небольшое количество судов других типов. Суда, зарегистрированные в Казахстане, главным образом функционируют в Каспийском море.

1.6.1.4 Республика Молдова.

Флот Республики Молдова состоит из 174 судов с общей валовой вместимостью в размере 524031 GT. Основные виды судов, которые ходят под флагом Республики Молдова:

120 судов для перевозки генеральных грузов,

11 грузовых судов Ро-Ро,

11 буксиров,

10 танкеров разных типов и

9 пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро.



1.6.1.5 Туркменистан

Флот состоит из 74 судов с общей валовой вместимостью в размере 90566 GT, которые ходят под флагом Туркменистана. Кроме 36 судов, работающих в морской промышленности, флот включает буксиры, суда для перевозки генеральных грузов и рыболовные суда. Отсутствуют данные о работе судов под флагом Туркменистана за пределами Каспийского моря.

1.6.1.6 Украина

503 судна с общей валовой вместимостью в размере 626659 GT представляют наибольший зарегистрированный флот среди стран-партнеров. Флот состоит из следующих крупнейших групп:

119 буксиров,

91 судов для перевозки генеральных грузов,

89 рыболовных судов,

55 пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро,

28 судов по контролю загрязнений.

1.6.2 Развитие флота

По результатам анализа развития зарегистрированных флотов стран-партнеров с 1995 г. ситуация среди стран Каспийского моря показывает стабильное увеличение флота Азербайджана, Казахстана и Туркменистана. В случае Казахстана вместимость флота по показателям полной грузоподъемности судна возросла на коэффициент 24 с 2002 г., что можно объяснить возросшим значением исследования нефти и газа. Размер флота Туркменистана увеличился более чем на фактор два, а флот Азербайджана расширился на 32% за последние 10 лет. Как и в случае Казахстана, последнее можно объяснить морской деятельностью стран свободной экономической зоны.

В отношении Черного моря картина отличается; в данном случае имели место значительные изменения размеров флотов стран-партнеров. Тогда как флот Украины постоянно сокращался с более чем 6 млн. TDW в 1995 г. до 680 тыс. TDW в 2012 г., размер флота Грузии то сокращался, то наращивался. В прошлом будучи популярным флагом для субстандартных судов и с флотом, растущим после начала следования инициативе качества в 2011 г., Грузия заставила большинство судов выйти из регистра и сейчас обладает наименьшим флотом из всех стран-партнеров. Республика Молдова открыла регистр в 2007 г. и ее флот стремительно увеличивается, поскольку ряд судов, ранее зарегистрированных в Грузии, сменили флаг в пользу Республики Молдова.

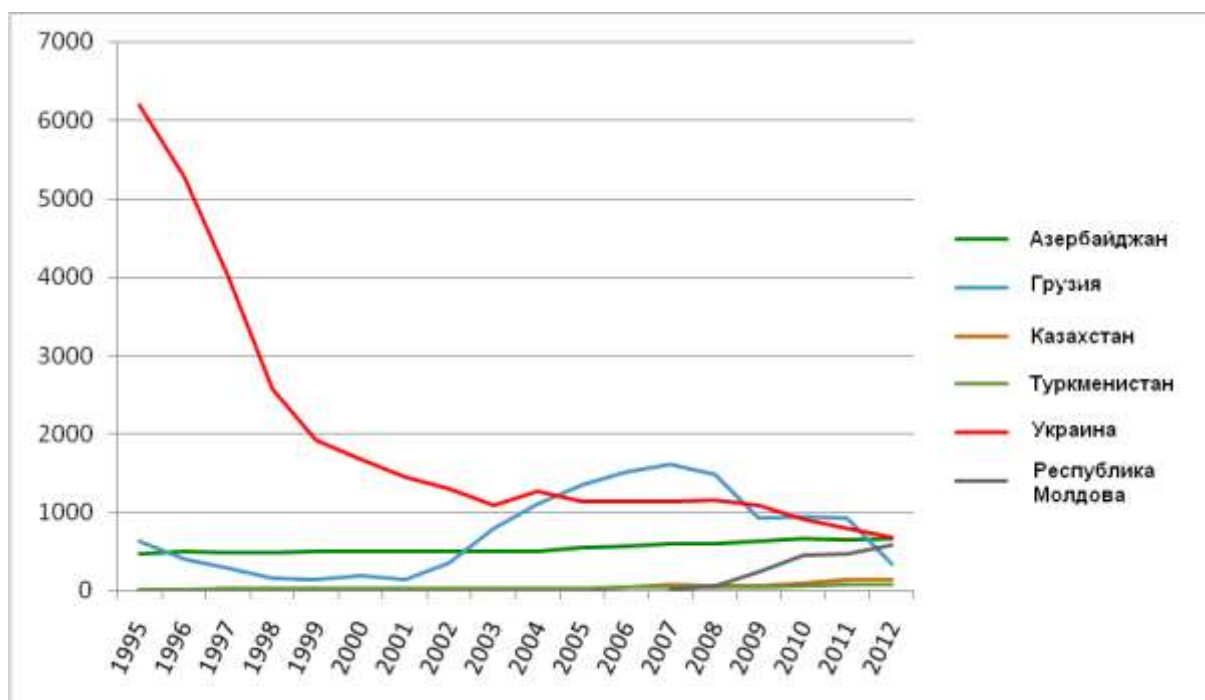


Рис. 1: Развитие торгового флота в странах-партнерах с 1995 по 2012 гг. (полная грузоподъемность в тыс., по данным Конференции ООН по торговле и развитию)

1.6.3 Ратификация соответствующих конвенций

Если рассматривать международные конвенции, сторонами которых являются страны-партнеры, следует провести различие между прибрежными государствами и странами, не имеющими выхода к морю, и особенно отдельными странами, которые не осуществляют никакой морской деятельности. В данном обзоре проанализирована последняя информация о ратификациях конвенций ИМО, а также статус ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г. (MLC 2006) Международной организации труда (МОТ) и Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS).

1.6.3.1 Прибрежные государства

1.6.3.1.1 Азербайджан

Азербайджан является членом Международной морской организации и участвует в заседаниях ИМО, особую роль отводя заседаниям комитетов.

Азербайджан ратифицировал следующие Конвенции:

- Конвенция ИМО,
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) включая протоколы,
- Международная конвенция о грузовой марке включая протоколы,
- Международная конвенция по обмеру судов,

- Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море (COLREG),
- Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 78 г.,
- Приложения I-VI МАРПОЛ,
- Конвенция о предотвращении загрязнения моря отходами и другими материалами 1972 г. (Лондонская Конвенция),
- Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.,
- Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью,
- Международная конвенция о спасании имущества 1989 г. (SALVAGE 1989)
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. включая протоколы,
- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г.

Что касается морских конвенций вне ИМО, Азербайджан не присоединился к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г.

1.6.3.1.2 Грузия

Грузия является членом Международной морской организации и часто участвует в заседаниях органов ИМО.

Грузия ратифицировала следующие Конвенции:

- Конвенция ИМО,
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) включая протоколы,
- Международная конвенция о грузовой марке включая протоколы,
- Международная конвенция по обмеру судов,
- Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море,
- Конвенция по безопасным контейнерам 72 г.,
- Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 78 г.,
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.
- Конвенция об облегчении международного морского судоходства,
- Приложения I-V МАРПОЛ,
- Протокол 96г. к Конвенции о предотвращении загрязнения моря отходами и другими материалами (Лондонская Конвенция),
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и ее Протокол,

- Протокол 1992 г. к Международной конвенции о создании международного фонда компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1971 г. (Протокол о фонде 1992 г.)
- Финская конвенция 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа (PAL 1974) и протокол 76 г.
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы,
- Международная конвенция о спасании имущества 1989 г. (SALVAGE 1989),
- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (OPRC 1990)

Что касается морских конвенций вне ИМО, Грузия не присоединилась к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г.

1.6.3.1.3 Казахстан

Казахстан является членом Международной морской организации и периодически участвует в заседаниях органов ИМО.

Казахстан ратифицировал следующие Конвенции:

- Конвенция ИМО,
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) включая протоколы,
- Международная конвенция о грузовой марке включая протоколы,
- Конвенция по безопасным контейнерам 72 г.,
- Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 78 г.,
- Приложения I-V МАРПОЛ,
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 69 г.,
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы.

Что касается морских конвенций вне ИМО, Казахстан не присоединился к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г.

1.6.3.1.4 Туркменистан

Туркменистан является членом Международной морской организации и участвует в заседаниях Ассамблеи ИМО.

Туркменистан ратифицировал следующие Конвенции:



- Конвенция ИМО,
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) 74г.,
- Международная конвенция о грузовой марке ббг.,
- Международная конвенция по обмеру судов,
- Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море,
- Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 78г.,
- Приложения I-V МАРПОЛ,
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 69г.,
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы.

Что касается морских конвенций вне ИМО, Туркменистан не присоединился к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г.

1.6.3.1.5 Украина

Украина является членом Международной морской организации и регулярно участвует в заседаниях органов ИМО.

Украина ратифицировала следующие Конвенции:

- Конвенция ИМО,
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) включая протоколы,
- Международная конвенция о грузовой марке включая протоколы,
- Международная конвенция по обмеру судов,
- Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море,
- Конвенция по безопасным контейнерам 72 г.,
- Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 78 г.,
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.,
- Эксплуатационное соглашение о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ),
- Конвенция о Международной организации подвижной спутниковой связи,
- Конвенция об облегчении международного морского судоходства,
- Приложения I- VI МАРПОЛ,
- Конвенция 1972 г. о предотвращении загрязнения моря отходами и другими материалами (Лондонская Конвенция),
- Международная конвенция 1969 г. о вмешательстве в открытом море в случае инцидентов, сопровождающихся загрязнением нефтью (INTERVENTION 1969),

- Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью,
- Афинская конвенция 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа (PAL 1974) и протокол 76 г.,
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы.

Что касается морских конвенций вне ИМО, Украина не присоединилась к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г.

1.6.3.2 Страны, не имеющие выхода к морю

1.6.3.2.1 Армения

Армения не является членом ИМО, но несмотря на это подписала Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы.

Армения не присоединилась к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г.

1.6.3.2.2 Республика Молдова

Республика Молдова является членом Международной морской организации и часто участвует в заседаниях органов ИМО.

Следующие Конвенции ратифицированы Республикой Молдова:

- Конвенция ИМО,
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) включая протоколы,
- Международная конвенция о грузовой марке включая протоколы,
- Международная конвенция по обмеру судов,
- Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 78 г.,
- Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море,
- Приложения I- V МАРПОЛ,
- Протокол 92 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью,
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы.

Что касается морских конвенций вне ИМО, Республика Молдова не присоединилась к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организации труда 2006 г.



1.6.3.2.3 Кыргызстан

Кыргызстан не является членом ИМО и не присоединился ни к одной из морских конвенций.

1.6.3.2.4 Таджикистан

Таджикистан не является членом ИМО, но, тем не менее, подписал Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы.

Таджикистан не присоединился к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организация труда 2006 г.

1.6.3.2.5 Узбекистан

Узбекистан не является членом ИМО, но, тем не менее, подписал Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства включая протоколы.

Узбекистан не присоединился к Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции о труде в морском судоходстве Международной организация труда 2006 г.

1.6.4 Исполнение странами-партнерами обязательств согласно режимам Парижского, Токийского, Черноморского и Средиземноморского Меморандумов о взаимопонимании

Согласно применяемым Конвенциям ИМО государства порта имеют право инспектировать входящие в их территориальные воды суда на предмет соответствия данным Конвенциям. На уровне Европейского Союза этот вопрос урегулирован Директивой 2009/16/ЕС. Ряд прилегающих к общим водам государств порта создали Меморандумы о взаимопонимании (MoV), в которых предусмотрены в т.ч. общие стандарты и платформа для публикации результатов их инспекций. Двумя наибольшими MoV являются Парижский MoV, который охватывает европейские береговые линии и североатлантическое побережье Канады, и Токийский MoV по тихоокеанскому региону Азии. Кроме того, существует ряд других региональных MoV. При подготовке данного отчета были учтены результаты, опубликованные Черноморским MoV и Средиземноморским MoV, а также публикации Парижского и Токийского MoV.

Парижский и Токийский MoV поддерживают и публикуют списки-рейтинги государств флага по исполнению обязательств, так называемые черные, серые и белые списки. Такие списки основываются на результатах трехгодичного периода и включают государства флага, чьи суда инспектировались не менее 60 раз. Несмотря на то, что вышеуказанное обеспечивает большую стабильность системы с точки зрения

статистики, стремительные улучшения появятся позже, в частности, в связи с исключением значительного количества субстандартных судов. Например, в случае значительно сократившейся флот Грузии, эффект не будет столь очевидным по показателям 2012 г., поскольку в статистике будут доминировать результаты проверок за 2010 и 2011 года.

Среди стран-партнеров только Грузия появилась в списке по исполнению обязательств Токийского MoB, и с 2005 года была включена в список режимов с низким уровнем исполнения обязательств, так называемый черный список. Азербайджан, Грузия, Молдова и Украина занесены в рейтинг исполнения обязательств Парижского MoB. Все четыре страны включены в черный список MoB, в течении более 10 лет Грузия и Украина находятся в категории черных флагов (в 2006 г. Украина включена в серый список на 1 год), Азербайджан зачислен в серый список до 2009 г. И в черный – с 2010 г., Республика Молдова впервые появилась в списке в 2008 г. и получила статус черного флага.

В диаграмме ниже показано изменение процентного соотношения количества задержанных судов к количеству проверок. В данном случае применен трехлетний период по аналогии с подсчетами выполнения обязательств флага Меморандумов о взаимопонимании по государственному портовому контролю. Для большей очевидности основных тенденций, сложные статистические вычисления MoB заменены простым соотношением.

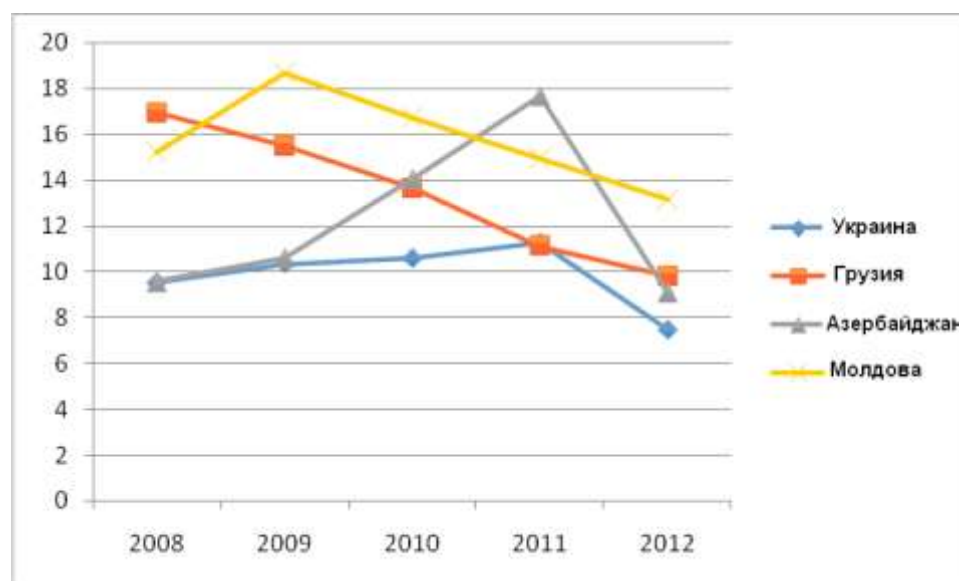


Рис. 2: Процентное соотношение задержанных судов за трехлетний период (по данным годовых отчетов Парижского Меморандума о взаимопонимании)

1.6.5 Деятельность стран-партнеров в сфере государственного портового контроля

Систематическая информация о работе государственного портового контроля доступна исключительно по Черноморскому региону. В 2010 г. такие прибрежные государства и государства порта бассейна Черного моря, как Болгария, Грузия, Румыния, Российская Федерация, Турция и Украина создали Черноморский MoB, в рамках которого согласовали гармонизированные стандарты в отношении Черного

моря, в частности относительно обмена данными, квалификацией инспекторов и необходимых обязательств. Черноморский МоВ публикует ежегодные отчеты и поддерживает базу данных, которая доступна в онлайн-режиме.

В отношении региона Каспийского моря – отсутствуют данные о публикации странами-партнерами информации по государственному портовому контролю. Тем не менее, известно, что Азербайджан пользуется своими правами в сфере государственного портового контроля. Азербайджан имеет статус наблюдателя в рамках Черноморского МоВ.

Российская Федерация направляет отчеты по инспекциям государственного портового контроля в российских портах в адрес Парижского МоВ, несмотря на тот факт, что Каспийское море формально не принадлежит к региону Парижского МоВ.

1.6.6 Руководство для проекта «ТРАСЕКА: морская защита и безопасность II» основано на оценке развития морской отрасли в странах-бенефициариях

Среди стран-партнеров проекта следует различать те, которые используют национальный флаг и осуществляют портовую и береговую государственную деятельность, страны, не имеющие выхода к морю, с национальным флагом или выразившие интерес к созданию флага, а также страны с ограниченной морской активностью. В отношении государств флага следует заметить, что данные о численности флота могут быть неактуальными. В этом случае полезным может быть подготовка обзора морской отрасли в странах-бенефициариях на основе модели ЕС. Ввиду различий в исходном положении стран-партнеров, необходимо будет обеспечить, чтобы каждое из них могло извлечь пользу из работы проекта. Перечень мероприятий был подготовлен именно с этой целью, но понадобится некоторая гибкость, в частности в отношении потребностей стран, которые не имеют выхода к морю. В целом, уровень исполнения обязательств государствами флага в понимании Парижского и Токийского МоВ является достаточно низким, что в свою очередь полностью оправдывает цели проекта ТРАСЕКА по морской безопасности II по улучшению исполнения своих обязательств государствами флага.

2 Цели и ожидаемые результаты

2.1 Общие цели

Общие цели данного контракта заключаются в адаптации законодательства партнеров к нормативно-правовой базе ЕС, поддержке дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности и защите, а также в повышении уровня качества и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде.

2.2 Конкретные цели

- Укрепление регионального сотрудничества между ЕС и странами-партнерами, а также между самими странами в области морской защиты и безопасности.
- Мониторинг действий государства флага и предоставление выделенной помощи морским администрациям, чтобы преодолеть трудности, определенные добровольной схемой проверки стран-членов ИМО (VIMSAS); усиление способности государственного портового контроля, как в плане процедур, так и в области подготовки сотрудников государственного портового контроля.
- Укрепление регионального сотрудничества в области мониторинга трафика судов, отчетности в целях повышения безопасности мореплавания и снижения загрязнения морской среды.
- Сокращение незаконного выброса отходов и загрязнения, выбросов, связанных с морскими перевозками.
- Повышение квалификации морских кадров.
- Поддержание безопасной среды судоходства путем надлежащей имплементации Кодекса ОСПС.
- Надлежащее информирование о результатах проекта.

2.3 Ожидаемые результаты

- Улучшение уровня и координации морских администраций
- Повышение результативности действий стран-партнеров из «черного и серого списков» Парижского меморандума
- Снижение морского загрязнения, вызванного судами
- Лучшее информирование относительно движения судов и увеличение обмена данными между соседними странами
- Лучшая защищенность судов и портовых объектов и соблюдение соответствующих мер.

2.4 Показатели мониторинга исполнения обязательств

В таблице ниже определены ожидаемые результаты:



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Таблица 1: Показатели мониторинга исполнения обязательств

Компонент / Мероприятие	Описание	Результаты	Показатели исполнения
Компонент 1: Региональная координация			
Мероприятие 1.1	Поддержка Региональных Рабочих Групп	Проведение заседаний РРГ дважды в год (в зависимости от потребностей)	Участие партнеров
Мероприятие 1.2	Поддержка Национальных Рабочих Групп	Проведение заседания НРГ для каждой страны-партнера (в зависимости от потребностей)	Имплементация Национальных планов действий
Мероприятие 1.3	Поддержка выполнения TRAS	Постоянное задание, которое будет отображаться во всех соответствующих мероприятиях	Уровень имплементации TRAS
Компонент 2: Внедрение и исполнение обязательств государства флага			
Мероприятие 2.1	Укрепление моделей администраций государств флага	- Обзор существующих структур и рекомендации - Вводный семинар по системам управления качеством	см. Приложение 4
Мероприятие 2.2	Мониторинг обязательств государства флага и признанных организаций	- Практический семинар по эффективной имплементации международных конвенций - Практический семинар по мониторингу признанными организациями	см. Приложение 4
Мероприятие 2.3	Создание следственного органа по происшествиям	- Практический семинар по расследованию происшествий - Поддержка создания организационной структуры	см. Приложение 4
Мероприятие 2.4	Обучение инспекторов государственного портового контроля	- Обучение на национальном уровне для Украины, Грузии и Азербайджана	Количество обученных инспекторов государственного портового контроля Оценка результатов обучения
Мероприятие 2.5	Поддержка обмена данными в рамках Информационной системы Черноморского МоВ	Оценка потребностей и рекомендации	Исполнение соглашений об обмене
Мероприятие 2.6	Обучение аудиторов VIMSAS	Практический семинар для аудиторов	Количество обучаемых, страны, официально



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

		VIMSAS	номинарующие обучаемых как слушателей в ИМО Результаты оценки тренингов
Компонент 3: Безопасность мореплавания			
Мероприятие 3.1	Оценка потребностей	- Обзор и оценка VTМIS - Оценка потребностей согласно новой VTМIS - Идентификация оборудования Предоставление рекомендаций	Внедрение систем мониторинга движения судов
Мероприятие 3.2	Разработка планов обучения	- Предоставление планов обучения	Утверждение планов обучения
Мероприятие 3.3	Проведение обучения	- Тренинг для операторов СУДС/VTМIS - Практический семинар по передовым практикам VTМIS - Практический семинар по LRIT	Количество обученных Результаты оценки тренингов Утверждение создания регионального сервера
Компонент 4: Защита морской среды			
Мероприятие 4.1	Тренинг по портовым приемным сооружениям	- Оценка национального законодательства - Практический семинар портовым приемным сооружениям	Развитие национального законодательства Количество обученных Результаты оценки тренинга
Мероприятие 4.2	Предотвращение загрязнения морской среды	Практический семинар по Конвенции МАРПОЛ	Национальная имплементация МАРПОЛ Количество обученных Результаты оценки тренинга
Мероприятие 4.3	Содержание серы в судовом топливе	Практический семинар, посвященный положениям Приложения VI к МАРПОЛ о содержании серы в судовом топливе	Ратификация Приложения VI к МАРПОЛ
Мероприятие 4.4	Места-убежища для судов, противообрастающие системы, балластные воды, опасные грузы	- Практический семинар по местам-убежищам для судов - Практический семинар по противообрастающим системам - Оценка уровня имплементации Международного морского кодекса по опасным грузам и анализ рисков - Учебный курс по Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими	Количество обученных Результаты оценки тренинга Ратификация Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами Рекомендации по имплементации Международного морского кодекса по опасным грузам Ратификации Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Мероприятие 4.5 (дополнительное)	Поддержка по системе CleanSeaNet	- Практический семинар по повышению осведомленности о системе CleanSeaNet - Поддержка доступа к системе CleanSeaNet	Выражение заинтересованности в системе CleanSeaNet
Мероприятие 4.6 (дополнительное)	Тренинг по реагированию на загрязнение нефтью	Учебный курс по реагированию на загрязнение нефтью на региональном уровне	Количество обученных Результаты оценки тренинга Национальное законодательство по реагированию на загрязнение нефтью
Мероприятие 4.7	Регулирование деятельности мобильных морских платформ	Тренинг по регулированию деятельности мобильных морских платформ	Национальное законодательство по регулированию деятельности мобильных морских платформ
Компонент 5: Человеческий фактор			
Мероприятие 5.1	Международный кодекс управления безопасностью (МКУБ)	Тренинг для инспекторов по МКУБ	Результаты оценки тренинга Соблюдение Кодекса ISM
Мероприятие 5.2	Международная конвенция по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты (ПДНВ)	Специализированный курс по Конвенции ПДНВ	Результаты оценки тренинга Соблюдение Конвенции ПДНВ
Мероприятие 5.3	Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006г.	Тренинг или практический семинар на региональном уровне для инспекторов по Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006г.	Результаты оценки тренинга Ратификация Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006г.
Компонент 6: Охрана судов и портов			
Мероприятие 6.1	Тренинг по ОСПС (Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений)	- Оценка уровня выполнения ОСПС - Подготовка программы тренинга	Приведение в исполнение Кодекса ОСПС
Мероприятие 6.2	Передовые практики ОСПС	Ежегодные практические семинары по ОСПС	Приведение в исполнение Кодекса ОСПС Результаты оценки тренинга
Компонент 7: Коммуникация и повышение информированности			
Мероприятие 7.1	Стратегия, рекомендации и процедуры	Разработка стратегии, рекомендаций и процедур для коммуникации проекта	Повышение осведомленности о работе проекта
Мероприятие 7.2	Мероприятия по распространению информации	Распространение результатов работы проекта	Повышение осведомленности о работе проекта



3 Предположения и риски

3.1 Предположения, лежащие в основе внедряемого проекта

Основное предположение тесно связано со стабильной политической и экономической ситуацией на протяжении всего срока реализации проекта и по его завершении, а также с неизменной политикой стран ТРАСЕКА, направленной на дальнейшую интеграцию в регионе и с ЕС. Важным является доверительное сотрудничество между Исполнителем и органами по защите окружающей среды моря, также, как и тесное сотрудничество на всех уровнях между национальными органами власти, задействованными в процессах координации и регулирования. С целью взаимного согласования действий и, в случае необходимости, технического взаимодействия, предполагается также доверительное сотрудничество с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, другими соответствующими региональными органами, а также с Европейским Агентством Морской Безопасности ЕАМБ.

3.2 Риски

Исполнитель определил ряд мер с целью предотвращения возможных рисков, способных отсрочить либо же препятствовать полному или своевременному достижению целей проекта. Установленные риски и меры для минимизации их влияния обозначены ниже:

Таблица 2: Риски и меры их предотвращения

Риск	Вероятность	Влияние	Меры для предотвращения
Сложный, неустойчивый и, временами, политически неопределенный рабочий климат в регионе	B	C	Команда экспертов состоит из специалистов с многолетним опытом работы в политически нестабильных условиях, в том числе в странах ТРАСЕКА. Их компетенция даст возможность спрогнозировать и уменьшить задержки и ограничения, вызванные политической ситуацией.
Недостаточная поддержка и желание стран-партнеров имплементировать региональные программы интеграции, недостаточная внутриведомственная и межведомственная координация, отсутствие общих целей и приоритетов в сфере морской безопасности	C	B	Команда экспертов будет тесно взаимодействовать со странами-партнерами проекта и всеми заинтересованными сторонами с целью их информирования о важности данного проекта, а также с целью усиления взаимодействия через обозначение преимуществ деятельности проекта.

ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Риск	Вероятность	Влияние	Меры для предотвращения
Процедурные задержки в процессе региональной интеграции	С	С	Команда экспертов будет делать все возможное для того, чтоб спрогнозировать подобные задержки путем консультаций и координации с соответствующими государственными органами.
Недостаточное качество восприятия, нехватка времени или отсутствие интереса в тренингах	С	С	Команда экспертов будет оценивать качество восприятия в соответствии с моделью тренингов NTU; будет использовать, среди прочего, интерактивные методы и методы вовлечения; а также будет обеспечивать участие путем тщательной подготовки тренингов. Предложенная команда экспертов является специалистами в проведении тренингов.
Недостаточная согласованность между странами-партнерами касательно присоединения к системе добровольной проверки стран ИМО (VIMSAS)	Н	С	Все три ключевых эксперта и руководство проекта имеют достаточные опыт для оказания поддержки транзитным странам в имплементации и реализации системы добровольной проверки стран ИМО (VIMSAS).
Неблагоприятное влияние политического вмешательства в процесс законодательной, регуляторной и системной адаптации национальных систем с целью имплементации МАРПОЛ, VIMSAS, MLC и других рамочных соглашений	С	Н	Мы полностью осознаем нашу ответственность за повышение уровня информированности администраций в странах-партнерах о важности и преимуществах соблюдения указанных конвенций, систем и схем взаимодействия.
Недостаточное сотрудничество между действующими проектами ТРАСЕКА, в результате чего планы действий могут частично совпадать	Н	С	Команда экспертов будет тесно сотрудничать с руководством других действующих проектов ТРАСЕКА, с целью избежать дублирования, а также для того, чтоб иметь возможность пользоваться всеми существующими данными.

V= Высокая, С= Средняя, Н= Низкая



4 Объем работы

Деятельность проекта сосредоточена на выполнении Приоритетных действий Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по морской охране, безопасности и охране окружающей среды.

4.1 Общая информация

4.1.1 Описание проекта

Этот проект был задуман в качестве продолжения предыдущего проекта ТРАСЕКА «Безопасность на море и предотвращение загрязнения от судоходства в Черном и Каспийском морях», который финансировался ЕС. Проект связан с темами, описанными в Платформе 2 Восточного Партнерства «Экономическая интеграция и конвергенция с политиками ЕС», направленными на решение основных транспортных проблем, стоящих перед странами Европейской политики добрососедства.

Общая цель проекта заключается в поддержке дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде.

Несмотря на то, что проект является региональным, он будет также сосредоточен на конкретных национальных потребностях каждой страны-партнера, принимая во внимание степень улучшения работы морской администрации, достигнутый на протяжении последних лет, и учитывая различные виды двусторонней помощи (в том числе Твиннинг), оказываемой некоторым из стран-партнеров.

Опираясь на прошлый опыт деятельности, проект должен поддерживать реализацию TRAS, утвержденную странами МПК ТРАСЕКА в ноябре 2011 года. Так как большинство стран-партнеров остаются в черном или сером списке Парижского меморандума о взаимопонимании относительно государственного портового контроля, этот проект должен помочь странам в осуществлении конкретных мероприятий для улучшения своей работы в этой области.

Должно быть предусмотрено усиление сотрудничества между странами-бенефициариями и Европейским Агентством Морской Безопасности (ЕАМБ), направленное на полное соответствие с инструментами ИМО, связанными с Автоматической системой идентификации (АИС), Системой дальней идентификации и слежения за судами (LRIT) и информационной системой мониторинга движения судов (VTMIS).

Защита окружающей среды моря направлена на достижение нулевого уровня незаконных отходов, нулевых выбросов морским транспортом в Черном и Каспийском морях. Ряд инициатив уже разработаны и их поддержка должна иметь продолжение.

Кроме того, должны быть предприняты действия, направленные на поддержание безопасных условий судоходства и на улучшение человеческого поведения, влияющего на морские аварии.



Для того, чтобы снизить риск недостаточной приверженности стран-партнеров, важно привлечь Постоянный Секретариат ТРАСЕКА, чтобы активизировать деятельность Рабочей группы по морской безопасности. Это может облегчить координацию как между странами, так и между странами и ЕС.

Информационные усилия должны обеспечить адекватное освещение результатов проекта.

4.1.2 Географический регион реализации проекта

Проект охватывает Армению, Азербайджан, Грузию, Молдову, Украину, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Болгария, Румыния и Турция будут присоединяться в качестве косвенных бенефициариев в той мере, насколько это соответствует приоритетам ЕК и стран-партнеров ТРАСЕКА.

4.1.3 Целевые группы

Странами-бенефициариями являются Восточные страны Инструмента Европейской политики добрососедства и Центральной Азии, участвующих в программе ТРАСЕКА. Болгария, Румыния и Турция будут непрямыми странами-бенефициариями. Основными заинтересованными сторонами проекта являются министерства транспорта, морские администрации и органы власти, администрации портов и морские академии. Косвенно, судоходные компании работающие в регионе, также смогут получить пользу от проекта.

Постоянный секретариат ТРАСЕКА, расположенный в Баку, и национальные секретари ТРАСЕКА стран-партнеров будут тесно связаны с рабочими группами и с координацией проекта. Региональные организации, такие как Черноморская Комиссия и Черноморский Меморандум о взаимопонимании по государственному портовому контролю, также должны быть интегрированы в реализацию проекта.

4.2 Конкретные мероприятия

4.2.1 Компонент 1 Региональная координация

Мероприятие 1.1 Поддержка Региональной рабочей группы (РРГ)

Техническое задание для Региональной рабочей группы было разработано командой Проекта SASEPOL и является Приложением к данному отчету. На сегодняшний день Региональная рабочая группа работает под председательством Турции. Встреча с руководством перед следующей рабочей встречей даст возможность оценить теперешнее положение в деятельности рабочей группы и определить план мероприятий, который может включать в себя пересмотр Технического задания. Проект будет оказывать помощь в организации максимум двух РРГ в год; частота будет зависеть от прогресса в процессе имплементации обозначенных мер и приоритетных действий. Даты встреч будут определены совместно с Постоянным Секретариатом



ТРАСЕКА для того, чтоб не нарушать другие мероприятия, запланированные МПК ТРАСЕКА. По итогам встреч планируется следующее:

- Определить меры и приоритеты планов действий TRAS;
- Координация проведения мероприятий в соответствии с приоритетными действиями TRAS;
- Мониторинг прогресса выполнения TRAS.

Мероприятие 1.2 Поддержка Национальных рабочих групп (НРГ)

Поддержка и укрепления Национальных рабочих групп по морской защите, безопасности и загрязнению морской среды будет осуществляться с целью усиления регионального сотрудничества и взаимного обмена знаниями и практическим опытом между странами-партнерами проекта ТРАСЕКА по морской безопасности II. Главным заданием НРГ является адаптация национальных планов стран-бенефициариев к целям и приоритетным действиям, обозначенным РРГ. Международные эксперты проекта будут давать рекомендации относительно следующих организационных элементов и мероприятий Рабочей группы:

- Цели и Техническое задание Рабочей группы и ее заседаний;
- Вопросы логистики, процедур и графиков работы;
- Идентификация, должность и квалификация участников; и
- Подготовка заключения и рекомендаций рабочей группы для разработки регионального Плана действий по морской защищенности, безопасности и охране морской среды.

Национальные рабочие группы будут содействовать РРГ в процессе координации мероприятий в соответствии с обозначенными приоритетными действиями. НРГ будут также осуществлять наблюдение за имплементацией TRAS в сфере отдельных приоритетных действий, а также, в случае необходимости, разрабатывать специальные планы по имплементации. При помощи НРГ, страны-участницы будут способствовать общей региональной координации TRAS. Участниками будут государственные лица в сфере морской защищенности, безопасности и охраны морской среды. Представитель Национального Секретариата ТРАСЕКА будет также приглашен к участию.

Мероприятие 1.3 Содействие имплементации TRAS

Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по морской охране, безопасности и охране окружающей среды на период до 2021 (TRAS) устанавливает общие рамки для сотрудничества в сфере морской защищенности, безопасности и охраны окружающей среды между странами-участницами. Главной целью TRAS является создание высокоэффективной региональной системы морского транспорта, сочетающей национальные программы морского транспорта с планами развития общеевропейских транспортных коридоров. Стратегия является общим инструментом для сотрудничества между странами Черного и Каспийского морей в области морского транспорта, уделяя особое внимание морской защищенности, безопасности и охране окружающей среды.



Основываясь на результатах работы проектов SASEPOL, и в случае возникновения необходимости во время деятельности экспертов на местах, будет проведена оценка процесса выполнения TRAS и определены недостатки. Результаты данного исследования будут представлены странам-бенефициариям; для имплементации национального и международного законодательства (ЕС/ИМО/ООН) в сфере морской охраны, безопасности и охраны окружающей среды будут разработаны соответствующие планы действий.

Проект будет содействовать администрациям партнеров (органам власти в сфере морской безопасности) в процессе подготовки Национального плана действий и определения конкретных мероприятий, временных рамок и бюджетов. В случае необходимости, содействие будет также оказано при построении организационной структуры (личный состав, квалификация, бюджеты), необходимой для выполнения национальных планов действий. Указанные национальные меры будут согласованы с региональной политикой по выполнению целей Стратегии. Международные эксперты проекта окажут помощь в процессе выполнения TRAS в рамках национальных планов стран-бенефициариев.

4.2.2 Компонент 2: Внедрение и исполнение обязательств государства флага

Обязательства государств флага

Вследствие ратификации международных актов, на государства флага возлагается ряд обязательств. Европейская Комиссия уделяет особое значение сертификации мореплавателей в соответствии с Конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты для обеспечения надлежащей подготовки и обучения с целью минимизации рисков, связанных с подделкой сертификатов. Результаты проверок государственного портового контроля, а также статистические данные и анонимизированные данные результатов добровольных проверок, которые проводились ИМО, свидетельствуют о том, что государства флага испытывают трудности с надзором за судами, которые ходят под их флагом, а также о недостаточном мониторинге признанных организаций, которым были делегированы ряд функций. С целью повышения возможностей стран-бенефициариев выполнять свои обязательства в соответствии с международным законодательством и законодательством ЕС, проект намерен оказывать поддержку посредством проведения региональных и национальных тренинговых сессий, подготовки национальных планов действий и исследований, основанных на результатах работы предыдущих проектов и сегодняшних оценках.

Мероприятие 2.1: Усиление моделей для администраций государств флага, в том числе создание систем качества (приоритетное действие TRAS № 4)

В последние годы сфера компетенции морских администраций значительно расширилась вследствие принятия новых международных конвенций ИМО и МОТ, использования новых технологических разработок в сфере грузоперевозок, ожиданий



общественности. Для эффективного выполнения данных задач морским администрациям необходимо пересмотреть свою структуру.

Как указано выше в п. 1.4.1, государства-члены ИМО создали систему проверки исполнения отдельными государствами-членами своих обязательств в соответствии с рядом международных актов (КОДЕКС ПО ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ АКТОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ИМО, 2011 г., Резолюция ИМО А.1054 (27)). На сегодняшний день указанная система мониторинга является добровольной, однако принято решение к концу 2015 года сделать данную схему проверок обязательной. Наиболее правильным подходом к обеспечению выполнения взятых на себя обязательств является внедрение тщательно документированных процессов. Для поддержания стабильно высокого качества указанных процессов в морских организациях, целесообразным будет использование системы управления качеством в соответствии со стандартами ISO 9001:2008.

С целью оказания поддержки странам-партнерам в процессе выполнения указанных действий, проект планирует организацию ряда мероприятий. Первым шагом будет ревизия организационной структуры морских администраций посредством GAP-анализа либо же анализа существующей организационной структуры с точки зрения ее усовершенствования. Для проведения ревизии экспертами будет разработан опросник, позволяющий предварительно оценить эффективность работы. Пример показателей эффективности работы приводиться в Приложении 4. Рекомендации по результатам данного анализа/ревизии дадут возможность администрациям бенефициариев усовершенствовать свою организационную структуру.

Для тех бенефициариев, которые официально вызвались участвовать в Схеме проверки, проект предложит провести пробную проверку, который выполнят два профессиональных инспектора на тех же условиях, на которых проводится настоящая проверка, а также работу по выявлению несоответствий.

По системам управления качеством, планируется организация ознакомительного тренинга, в рамках которого будет дано объяснение принципов Управления Качеством, применяемых стандартов, и соотношения с функциями, исполняемыми морскими органами. Также будут обозначены должностные обязанности и полномочия внутри администраций. В продолжении данного семинара, для тех партнеров, которых заинтересует проект имплементации стандартов ISO, будет предложено проведение первоначальных национальных консультаций.

Для тех стран-партнеров проекта, которые не имеют выхода к морю, и которые заинтересованы в проекте, разработана специальная программа, направленная на повышение информированности о вопросах охраны морской окружающей среды.

Мероприятие 2.2: Поддержка имплементации международных нормативно-правовых актов в сфере обязательств государства флага, в том числе мониторинг исполнения обязательств, а также мониторинг признанных организаций.

Ратификация Конвенции в целом (приоритетные пункты TRAS № 4, 15, 17-21)



Эффективная имплементация международных конвенций является ключевым элементом в исполнении обязательств государством флага. В этой сфере страны-партнеры могут испытывать ряд трудностей; данное мероприятие сможет оказать им необходимую помощь в соответствии с принципами, закрепленными в Директиве 2009/21/ЕК от 23 апреля 2009 года о соответствии требованиям государства флага. Поскольку осуществление эффективного мониторинга признанными организациями также является частью исполнения обязательств флага, данные вопросы будут рассмотрены вместе. В главе 1.6.3 рассмотрены различные международно-правовые акты в морской сфере, ратифицированные странами-партнерами. Необходимо отметить, что на сегодняшний день не был ратифицирован ни один из недавно принятых документов, включая Международную Конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими, и Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006г. Помимо этого, за последние три года ИМО уведомила только об одном случае присоединения к международному соглашению (Азербайджан, BUNKERS 2001 от 22.6.2010г.). В рамках проекта планируется проведение информационных кампаний касательно различных международных нормативно-правовых актов, которые соответствуют Стратегии ТРАСЕКА, с целью более глубокого понимания данных актов и последствий их ратификации.

Команда экспертов проведет оценку качества работы морских администраций и разработает рекомендации касательно следующих вопросов:

- проведение ревизии органов и институций в сфере охраны морской среды и четкое определение их индивидуальных и совместных функций;
- анализ эффективности задействованных организаций, операционной деятельности и продуктивности морских администраций;
- возможность каждого из бенефициариев интегрировать международные нормативно-правовые акты и законодательство ЕС в национальное законодательство, и
- разработка, совместно с заинтересованными администрациями, плана действий для улучшения работы государства флага с целью поддержания имплементации международного законодательства и создания современных морских администраций. Национальная рабочая группа каждой страны-партнера будет оценивать прогресс в процессе реализации плана действий.

Указанная помощь будет частично реализована в виде проведения регионального семинара, в котором запланировано участие государств-членов ЕС с целью обмена передовыми практиками в сфере адаптации законодательства ЕС и ратификации конвенций. В ходе семинара будет также оказано содействие в разработке политики безопасности судоходства и рассмотрены ряд примеров из глав Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS) и других актов ИМО в сфере безопасности судоходства. Такой подход к безопасности судоходства позволит бенефициариям решить вопросы, связанные с имплементацией регламентов SOLAS в соответствии с запросами администраций.



Мероприятие 2.3: Помощь бенефициариям в создании независимых органов по расследованию происшествий и проведение базового тренинга для следователей по происшествиям совместно с ЕАМБ (ЕАМБ) (морская политика ЕС, 3^{ий} Пакет о морской безопасности, также ссылка на параграф 3.2.3 TRAS)

В соответствии с указанными выше нормативно-правовыми актами, каждое государство должно проводить формальное расследование происшествий, произошедших в их территориальных водах, а также на морских судах, которые ходят под их флагом, независимо от места происшествия. Анализ результатов проверки, проводимой государством флага, указал на недостаточный уровень выполнения данного положения в отдельных случаях. Основными требованиями перечисленных нормативно-правовых актов является следующее:

1. Независимость органов по расследованиям происшествий от морских администраций,
2. Квалификация следователей по происшествиям,
3. Обнародование результатов.

Проект проведет экспертизу законодательного и регуляторного статуса указанных следственных органов в странах-партнерах для обеспечения проведения независимого анализа при возникновении морских происшествий. По результатам экспертизы будут разработаны рекомендации для повышения эффективности работы следственных органов в соответствии с принципами, изложенными в упомянутых международных нормативно-правовых актах и законодательстве ЕС.

Семинар по передовым практикам организации независимых следственных органов будет проведен в сотрудничестве с ЕАМБ, возможно в Лиссабоне.

Мероприятие 2.4: Проведение в сотрудничестве с ЕАМБ обучения по государственному портовому контролю (ГПК) в интересах бенефициариев-членов Организации Черноморского МоВ (Украина и Грузия), а также тех, которые осуществляют проверки ГПК в Каспийском море (Азербайджан)

Правила относительно инспекций государственного портового контроля указаны в Резолюции Ассамблеи ИМО А27/Res.1052, которой вносятся изменения в существующие процедуры государственного портового контроля. Специальные правила для региона указаны в Справочнике для служащих Государственного портового контроля Организации Черноморского МоВ.

Главной целью данного мероприятия, разработанного в качестве продолжения тренинговых программ проекта SASEPOL, является последующее повышение уровня осведомленности о необходимости усовершенствования и гармонизации систем ГПК в Украине и Грузии, а также усиление взаимодействия и обмена информацией. В данном контексте планируется привлечение к участию Азербайджана, который на сегодняшний день является наблюдателем Организации Черноморского Меморандума

о взаимопонимании, поскольку морская администрация данной страны уже несколько лет осуществляет задачи в сфере ГПК.

Специальные программы обучения будут разработаны для инспекторов ГПК Украины, Грузии и Азербайджана. В случае заинтересованности Республики Молдова в членстве в Организации Черноморского МоВ, она также может принимать участие в программе.

Реализация программы обучения будет проходить пропорционально обязанностям стран-партнеров по ГПК. Обучение будет состоять из недельного национального тренингового курса с проведением инспекций в главном порту под руководством инспекторов (по одному) из ЕАМБ, Парижского и Черноморского МоВ. Теоретическая часть тренинга будет проходить в помещении соответствующих институций стран-партнеров.

Мероприятие 2.5: Содействие продолжительному обмену данными в рамках поддержки информационной системы Черноморского МоВ

Информационная система Черноморского МоВ была запущена Российской Федерацией в 2003 году для обмена информацией в сфере проверок государственного портового контроля с целью предоставления соответствующим государственным органам информации о проведении проверок на судах в других региональных портах. Оказывая, таким образом, помощь при выборе судов с иностранным флагом для проведения проверки и осуществлении государственного портового контроля на таком судне, данная система является эффективным механизмом обмена информацией в сфере государственного портового контроля в регионе.

Характеристики Информационной системы Черноморского МоВ дают возможность Секретариату предоставить статистические данные, ознакомить членов Черноморского МоВ с результатами проверок с целью обеспечения постоянного оценивания эффективности государственного портового контроля и выявления районов, в которых необходимо улучшение. Каждый государственный орган предоставляет информацию о проведении проверок в рамках Меморандума, а также их результаты в соответствии с процедурами, установленными в Справочнике.

Информационная система Черноморского МоВ также предоставляет возможность обмена информацией с информационными системами других региональных соглашений.

Эксперты проведут оценку эффективности системы, идентифицируют те области, которые потенциально поддаются усовершенствованию, а также окажут помощь при последующем обмене данными в двух направлениях:

- помощь в имплементации соглашения об обмене информацией между Организацией Черноморского МоВ и Секретариатом ИМО для обеспечения соответствующего модуля Глобальной интегрированной системы информации ИМО о судоходстве, освобождая, таким образом, членов Организации Черноморского МоВ от индивидуальных обязательств по информированию в сфере государственного портового контроля;

- обмен информацией с другими режимами МоВ. Проект проведет оценку технических возможностей таких мер с учетом процесса принятия решений соседними режимами, которые потенциально заинтересованы в подобном обмене.

На основе результатов указанного оценивания, будет рекомендован ряд мер по корректированию, улучшению и совершенствованию.

Мероприятие 2.6: Обучение инспекторов добровольной системы проверок стран-членов ИМО

Данное мероприятие предусмотрено в соответствии с приоритетом №4 TRAS «... исполнение обязательств государств-членов ИМО в сфере добровольной системы проверок/содействие государствам-участникам в подготовке добровольной системы проверок VIMSAS».

Как описано ранее в п. 1.4.1 и Мероприятии 2.1, Система добровольной проверки VIMSAS является на сегодняшний день самым распространенным инструментом оценки выполнения обязательств государства флага. С целью проведения соответствующей внутренней проверки, необходимо наличие подготовленных инспекторов в администрациях. Предполагается проведение региональных тренингов, вероятно при участии ИМО, на тему принципов и задач Системы, а также ее изменений в связи с институционализацией после 2014 г. Целью тренингов будет обучение инспекторов - с одной стороны, а также первоначальная поддержка бенефициариев в подготовке проверок - с другой.

4.2.3 Компонент 3 Безопасность мореплавания – Контроль за движением судов

Цель:

Целью данного компонента является поддержка партнеров по проекту в соответствии с международными правилами, касающимися приборов контроля за движением судов: АИС, VTMIS и LRIT. Этот компонент также должен заложить основу для возможного участия будущих стран-партнеров в системе SafeSeaNet. Он включает три вида деятельности: оценка потребностей, разработка учебных программ и проведение обучения. Ссылка делается на приоритетное действие 1 Региональной стратегии действий ТРАСЕКА.

Мероприятие 3.1: Оценка потребностей

На начальном этапе будут посещаться в основном только прибрежные государства, то есть Украина, Грузия, Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, а также те государства, которые содержат океанский флот. Проведение визитов запланировано на 2013 год. Предварительные оценочные миссии на начальном этапе проекта позволят определить страны, в которых произошли значительные изменения, с момента окончания проекта SASEPOL, с точки зрения возможности контроля за

движением судов. Это, в свою очередь, определяет необходимость дальнейшей оценки.

Некоторые страны уже ввели системы СУДС и VTМIS в своих основных портах, а именно Украина, Азербайджан (Баку) и Грузия (Батуми). Эксперты проекта будут брать за основу результаты мероприятия 2.2 проекта SASEPOL и анализировать ситуацию с системами СУДС в странах-партнерах с целью выявления их потребностей и приоритетов. Это будет достигнуто путем реализации следующих задач:

- рассмотрение и оценка эффективности функционирования и использования существующих систем VTМIS в странах-партнерах;
- оценка потребностей новых систем VTМIS в главных национальных портах, которые не имеют системы в настоящее время;
- определение оборудования для модернизации или новой установки системы VTМIS в странах-партнерах и подготовка сметы расходов (инвестиции и операции);
- предоставление консультаций по эффективному использованию и управлению системы VTМIS.

Вторая цель этих встреч с морскими администрациями, портовыми властями и соответствующими научными учреждениями стран-партнеров будет заключаться в определении местных экспертов, учебных институций и обсуждение предварительной квалификации, требований и численности основного персонала для обучения.

В-третьих, будет произведена оценка знаний и опыта работы с системой обмена данными АИС между отдельными государствами-партнерами и странами-членами ЕС. В то же время эксперты дадут оценку готовности стран-партнеров (портовых властей) к установке регионального сервера АИС в своей стране. Возможная установка таких серверов соответствует положениям Директивы 2002/59/ЕС от 27 июня 2002г., которая предусматривает Систему мониторинга и информационного обеспечения движения судов в Европе. Для того, чтобы реализовать свои цели, Европейская комиссия инициировала разработку системы SafeSeaNet (SSN) (см. далее Мероприятие 3.2).

Мероприятие 3.2: Разработка учебных планов

Основываясь на результатах оценочного этапа будут разработаны учебные программы с целью обучения на национальном или региональном уровнях. Особое внимание будет уделено подготовке преподавателей (в соответствии с концепцией «учись учить») выбранных учебных заведений.

Учебный план в окончательном виде будет согласован с заказчиком и страной-партнером.

Для тех стран, которые способны и заинтересованы присоединиться к системе SafeSeaNet дальнейшая поддержка будет предоставлена относительно методов, средств и условий для участия.

Мероприятие 3.3: Проведение обучения



а) СУДС / VTМIS и АИС

Учебные курсы будут включать, в частности, следующее:

- функциональные и организационные аспекты работы Системы по управлению движением судов (СУДС);
- соответствующие роли и обязанности морских администраций, администраций портов с учетом системы VTМIS.
- организация учебных курсов для операторов системы VTМIS.

Семинар по передовой практике использования системы VTМIS будет организован в сотрудничестве с Европейским агентством морской безопасности (ЕАМБ). Этот семинар будет направлен на содействие дискуссии по созданию скоординированной региональной системы VTМIS, которая включает в себя две или более соседних стран. Семинар будет включать в себя модуль по системе SafeSeaNet, и будет содействовать региональному обмену данными системы АИС и, в частности, созданию регионального сервера АИС с учетом технических спецификаций, подготовленных проектом МОНИНФО. Проведение семинара запланировано на 2015 год.

б) Дальняя идентификация и контроль местоположения (судов) (LRIT)

Региональный семинар по LRIT будет проходить в стране, где участники смогут получить подробную информацию о системе LRIT, в том числе по ее схеме и основных компонентах, а также по правовым обязательствам властей и судов. Участники смогут также дополнить семинар информацией о том, как их соответствующие власти исполняют требования LRIT.

4.2.4 Компонент 4 Защита морской среды

Цель:

В отношении защиты морской среды цель заключается в содействии осуществлению соответствующих правил и механизмов. Эта цель тесно связана с приоритетными действиями № 10 - 21 Регионального плана действий ТРАСЕКА по защите морской среды. Защита морской среды от загрязнения моря с судов регулируется Директивой ЕС 2008/56/ЕС о морской стратегии, Директивой 2013/30/EU Европейского Парламента и Совета от 12 июня 2013 года о безопасности морских нефтегазовых операций, Директивой 2012/33/EU Европейского Парламента и Совета от 21 ноября 2012 года, изменяющая Директиву Совета 1999/32/ЕС в отношении содержания серы в морском топливе, Директивой Комиссии 2010/26/EU от 31 марта 2010 года, которая вносит поправки в Директиву 97/68/ЕС Европейского Парламента и Совета об адаптации законов государств-членов по принятию мер против выбросов газообразных загрязнителей и твердых частиц двигателями внутреннего сгорания, устанавливаемыми на внедорожной мобильной технике, Директивой 2009/123/ЕС Европейского Парламента и Совета от 21 октября 2009 года, которая вносит поправки в Директиву 2005/35/ЕС о загрязнении с судов и о введение штрафов за нарушения, Директивой Комиссии 2007/71/ЕС от 13 декабря 2007 года об изменении Приложения II Директивы 2000/59/ЕС Европейского Парламента и Совета о портовых приемных



сооружениях для судовых отходов и остатков грузов, Директива 2005/35/ЕС Европейского парламента и Совета от 7 сентября 2005 года о загрязнении с судов и о введении штрафов за нарушения.

В регионе Черного моря 15 января 1994 года вступила в силу Конвенция о защите Черного моря от загрязнения 1992 (Бухарестская конвенция). Статья VIII Конвенции предусматривает, что: «Договаривающиеся Стороны индивидуально или, при необходимости, совместно принимают все надлежащие меры для предотвращения и сокращения загрязнения морской среды Черного моря с судов и борьбы с ним в соответствии с общепринятыми международными нормами и стандартами». Конвенция, включает три протокола, в частности, Протокол о сотрудничестве в борьбе с загрязнением морской среды Черного моря нефтью и другими вредными веществами в аварийных ситуациях и Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения в результате сбросов.

Мероприятие 4.1: Обучение по укреплению национального законодательства относительно портовых приемных сооружений для отходов с судов и грузовых остатков, и предоставлению поддержки для совершенствования механизмов исполнения (приоритетные действия TRAS № 10 и 12)

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (Лондон, 1973 г. и 1978 г. [протокол]; МАРПОЛ 73/78) регулирует количество различных отходов, которые суда могут сбросить в море. Государства порта должны предоставлять соответствующие приемные сооружения, чтобы обеспечить судам возможность размещения остатков, которые в соответствии с Конвенцией должны быть утилизированы на суше. Это относится к остаткам грузов и остаткам, которые образуются в результате очистки резервуаров танков (Приложение I и Приложение II МАРПОЛ), а также к таким судовым остаткам как сточные воды, мусор и озоноразрушающие вещества (Приложения IV, V и VI МАРПОЛ). Директива ЕС 2000/59/ЕС предусматривает руководство по имплементации требований Конвенции, включая сборы и механизм применения норм Конвенции. Правила предотвращения загрязнения мусором с судов (Приложение V к Конвенции) касаются проблемы морского мусора, поскольку любой мусор или твердые отходы, выброшены за борт, можно рассматривать как морской мусор. Согласно Правилу 5 Приложения V, на Черное море распространяются гораздо более строгие требования по утилизации мусора, чем те, которые действуют во многих других морских районах мира. Любой сброс мусора (за исключением пищевых отходов) здесь запрещен. Тем не менее, требования к сбросу мусора для региона, который был определен в качестве особого района (например, Черное море), не вступит в силу, пока соответствующие приемные сооружения для мусора не будут подготовлены в портах и гаванях всех прибрежных государств. Надо отметить, что проект окажет содействие в сокращение случаев сбрасывания отходов и морского мусора путем предоставления рекомендаций для государств порта о том, как наилучшим образом осуществлять соответствующие законы, а также практических советов, например, что касается проекта или возможностей приемных сооружений. Это руководство будет включать в себя следующее:



- оценку существующего национального законодательства, которое регулирует функционирование портовых приемных сооружений;
- организацию двух или трехдневного регионального семинара для презентации результатов оценки, анализа препятствий и предложения планов действий для эффективного исполнения положений Конвенции относительно портовых приемных сооружений с учетом положений Директивы ЕС 2000/59/ЕС. Также будут представлены механизмы возмещения расходов. В ходе круглого стола будет дана оценка наиболее целесообразным решениям.

Мероприятие 4.2: Поддержка действий, связанных с предотвращением загрязнения нефтью, загрязнения вредными жидкими веществами, и загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем (приоритетные действия TRAS 10 и 14)

Основываясь на результатах исследований и GAP-анализа, проведенных в рамках проекта, будет подготовлен обзор определению уровня имплементации соответствующих требований МАРПОЛ в странах-партнерах. Исследование будет сконцентрировано на существующих нормах, административной организации, и эффективности механизма обеспечения соблюдения Конвенции.

Региональный семинар (3 – 4 дня) ознакомит участников с последними разработками МАРПОЛ. Также будут продемонстрированы преимущества Конвенции и то, как совокупность ее приложений создает сплоченную и эффективную систему по предотвращению загрязнения с судов, что в будущем будет способствовать более тщательной реализации положений Конвенции.

Мероприятие 4.3: Учебная сессия о последних изменениях международных нормативно-правовых актов и законодательства ЕС, которые регулируют содержание серы в судовом топливе

В 1999 году ЕС принял Директиву Совета 1999/32/ЕС, которая предусматривает снижение содержания серы в определенных видах жидкого топлива, после включения нового Приложения VI в Конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ). Целью правил предотвращения загрязнения воздушной среды с судов (Приложение VI) является сокращение уровня выбросов в атмосферу с судов (в том числе окислы серы (SO_x), окислы азота (NO_x), озоноразрушающие вещества, летучие органические соединения) и их доли в локальном и глобальном загрязнении воздуха, так и в экологических проблемах в целом. Целью Директивы 1999/32 является сокращение выбросов некоторых видов жидкого топлива, и тем самым снижение вредного воздействия таких выбросов на человека и окружающую среду. Директива требует от государств-членов принятия национальных мер по ответственности за нарушение ее положений.

После вступления в силу Приложения VI к МАРПОЛ в мае 2005 года начался пересмотр Приложения VI и Технического кодекса по NO_x с целью ужесточения ограничений содержания вредных веществ в отработавших газах в свете технологических усовершенствований и опыта имплементации. В результате, в октябре



2008 года Комитет по защите морской среды на 58 сессии принял пересмотренное Приложение VI к Конвенции по предотвращению загрязнения с судов и Технический кодекс по NOx, который вступил в силу 1 июля 2010 года.

Пересмотренное Приложение VI существенно снижает предельно допустимую норму окислов азота и серы по сравнению с первоначальными требованиями указанного приложения. Основные изменения приведут к постепенному сокращению выбросов оксидов серы с судов, как в глобальном масштабе, так и в районах контроля выбросов серы. К тому же, это предоставит возможность поэтапного сокращения выбросов оксида азота с судовых двигателей, благодаря максимально строгому контролю на так называемых двигателях «Tier III», то есть на двигателях судов, что были построены после 1 января 2016 года и ходят в районах контроля выбросов. Пересмотренное Приложение VI также предусматривает создание районов контроля выбросов, установленных для оксидов серы, твердых частиц или оксида азота, или для всех троих типов выбросов с судов.

Директива 2012/33/EU Европейского Парламента и Совета от 21 ноября 2012 года, изменяющая Директиву Совета 1999/32/ЕС, призвана согласовать правила последней с новыми нормами ИМО, регулирующими содержание серы в морском топливе, и адаптировать Директиву к положениям ИМО об альтернативных методах соответствия. Более того, Директива 2012/33/EU обеспечивает связь между более строгими стандартами в отношении топлива в специальных районах контроля выбросов серы и потребностью в топливе для пассажирских судов регулярного сообщения, а также улучшает имплементацию правил путем гармонизации и укрепления положений о контроле соблюдения и отчетности.

В целях повышения осведомленности в прибрежных государствах Черного и Каспийского морей будет проведен региональный семинар. В первую очередь он будет направлен на раскрытие преимуществ ратификации Приложения VI, ознакомление участников с его требованиями в целом и, в частности, с основными изменениями пересмотренного Приложения VI. Семинар призван содействовать в подготовке к ратификации, имплементации и приведении в исполнение Приложения VI. В ходе мероприятия участники будут ознакомлены с требованиями и подготовительной работой, необходимой для создания районов контроля выбросов в регионах Черного и Каспийского морей. Этот семинар также охватит актуальную информацию для государств флага по необходимым мерам предосторожности для своих судов при судоходстве в районах контроля выбросов.



Мероприятие 4.4: Содействие в региональной и национальной деятельности, связанной с местами-убежищами для судов, Конвенцией о противообрастающих системах на судах, управлением балластными водами и обработкой опасных грузов.

а) Места-убежища для судов

Вопрос о «месте-убежище» является одним из аспектов планирования на случай чрезвычайных обстоятельств. При его рассмотрении необходимо брать во внимание права и интересы прибрежных государств, а также необходимость оказания помощи судам, которые были повреждены или неспособны продолжать движение или иначе терпящие бедствие на море.

Действия, связанные с этим вопросом будут учитывать состояние законодательства, а именно Директиву ЕС 2002/59, которая создает Систему Сообщества с надзора за движением судов и информирования, и в частности статью 20 о местах-убежищах со ссылкой на документы ИМО. В ходе регионального семинара, на который будут приглашены представители Черноморской комиссии, будет определен уровень эффективности применения вышеприведенных правил и руководства к бенефициариям, а также будет дана оценка готовности партнеров к внедрению механизма региональной координации.

б) Конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах

Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах (далее - Конвенция о противообрастающих системах) была принята 5 октября 2001 года и запрещает использование вредных оловоорганических соединений в защитных красках для морских судов. Кроме того, Конвенция о противообрастающих системах, которая вступила в силу 17 сентября 2008 года, устанавливает механизм для предотвращения потенциального использования других вредных веществ в противообрастающих системах. Регламент ЕС 782/2003 запрещает использование оловоорганических соединений на судах и предусматривает дополнительные меры для обеспечения общего запрета на трибулитинное (ТВТ) покрытие.

Для подведения итогов по уровню реализации Конвенции о противообрастающих системах, в частности, в отношении процедур проверки и освидетельствования, принятых прибрежными государствами Черного и Каспийского морей, будет организован региональный семинар. Целью семинара будет также обмен мнениями относительно передовых практик, которые необходимы для эффективной реализации Конвенции о противообрастающих системах.

с) Обработка опасных грузов

Международный морской кодекс по опасным грузам (Кодекс ОСПС) был разработан в качестве единого международного кодекса для регулирования вопроса перевозки опасных грузов морем. Этот документ охватывает вопросы упаковки,



контейнерных перевозок и укладки, с особым упором на разграничение несовместимых веществ.

В целях оказания помощи бенефициариям в полной реализации Кодекса ОСПС, проект призван:

- оценивать потребности каждой страны-партнера, связанные с внедрением международных стандартов по обработке, транспортировке и хранении опасных грузов на судах и в портовых районах;
- обеспечивать анализ рисков в странах-партнерах в целях содействия подготовке чрезвычайных планов и предоставит административную и техническую поддержку по соблюдению требований SOLAS и Кодекса ОСПС.

d) Управление балластными водами

С начала производства стальных корпусов для судов прошло около 120 лет, и вода использовалась в качестве балласта для стабилизации судов в море. Балластные воды закачивают, чтобы обеспечить условия безопасной работы судов в течение рейса. Это в свою очередь уменьшает нагрузку на корпус, обеспечивает поперечную устойчивость, улучшает движение и маневренность, и компенсирует потерю веса за счет потребления топлива и воды.

С одной стороны, балластные воды имеют большое значение для безопасного и эффективного судоходства. С другой стороны, они могут вызывать серьезные экологические, экономические проблемы и проблемы со здоровьем из-за множества морских видов организмов, которые обитают в балластных водах судов, в частности, бактерий, микробов, мелких беспозвоночных животных, яиц, цист и личинок различных видов. Эти перенесённые вместе с водой виды могут выживать и создавать репродуктивную популяцию в принимающей среде, становясь инвазивными по отношению к местным видам и размножаясь в паразитических объемах.

Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (далее - «Балластная» конвенция) была принята в 2004 году. Она направлена на предотвращение распространения вредных водных организмов из одного региона в другой, путем установления стандартов и процедур управления, и контроля судовых балластных вод и осадков. Приоритетное действие TRAS № 15 относится к этому вопросу. Со вступлением в силу конвенции «по балластным водам», ожидается, что ее исполнение будет осуществляться в контексте Директивы 2009/16/ЕС по государственному портовому контролю.

Региональный тренинг по консолидации и имплементации конвенции «по балластным водам» будет направлен на повышение осведомленности в регионе и поддержку подготовительных мер по ее имплементации. Кроме того, будут обсуждаться вопросы, связанные с выполнением Конвенции и соответствующей ролью государства флага, прибрежного государства и государства порта. Также будут раскрыты сложные вопросы о государственном портовом контроле и отборе проб.

Мероприятие 4.5: Поддержка внедрения спутникового наблюдения (система CleanSeaNet) на постоянной основе в Черном море (факультативно)

Данное мероприятие относится к приоритетному действию № 13 Регионального плана действий ТРАСЕКА на период до 2021 года, который предусматривает, что к 2017 году должна быть создана Региональная система экологического управления (EMS).

В соответствии с действующей в государствах-членах ЕС системой CleanSeaNet, поддержка наших специалистов будет направлена на следующие действия:

повышение осведомленности и улучшение методологии в государствах-партнерах по системе CleanSeaNet при содействии Европейского агентства морской безопасности с помощью регионального семинара, в сочетании с другими видами технической поддержки касательно защиты и охраны морской среды.

Мероприятие 4.6: Тренинг по борьбе с загрязнениями (факультативно)

Поскольку вопрос загрязнения морской среды представляет особый интерес, необходимо, чтобы сотрудники морских администраций и портов должны прошли обучение по предотвращению, идентификации и противодействию всем видам загрязнения моря с судов. Данное мероприятие соответствует приоритетному действию TRAS № 14 «Усилить национальное и международное реагирование на случаи морского загрязнения».

В ходе данного обучения будут рассмотрены системы противодействия загрязнению моря (оборудование, обнаружение, сбор информации, юридические действия), а также рассмотрены механизмы предотвращения загрязнения.

Целесообразным является проведение обучающих сессий для компетентных инспекторов морских администраций (в том числе персонала портовых властей и береговой охраны), задействованных в предотвращении и противодействии загрязнению, а также в сборе и обмене соответствующими данными между государствами-членами. Основной целевой аудиторией данного обучения являются участники из прибрежных государств.

В целях обучения реагированию на загрязнение планируется проведение регионального курса на тему контроля и предотвращения загрязнения с целью:

- (a) ознакомления участников с соответствующим законодательством ЕС и международными конвенциями в сфере контроля и предотвращения загрязнения;
- (b) повышения информированности о региональном планировании готовности и реагирования на происшествия в сфере загрязнения моря;
- (c) предоставления участникам данных о системе контроля за загрязнениями нефтью вместе с проведением практического семинара на данную тему; и
- (d) предоставление информации касательно ответственности и компенсации убытков, нанесенных загрязнением нефтью.

Обучение может быть построено по схеме тренингового курса INFOPOL (Международный вступительный семинар по борьбе с загрязнением), который



проводился Центром документации, исследований и опытов в сфере аварийного загрязнения вод (CEDRE).

С целью максимально эффективного использования выделенного бюджета, обучение будет проводиться по принципу «подготовка преподавателей».

Что касается времени проведения обучения, окончательная дата будет определена после первоначальной оценки прогресса в сфере предотвращения морских загрязнений и охраны морской среды с точки зрения существующих нормативно-правовых актов и планов выполнения. Проведение обучения может быть запланировано на 2014г.

Мероприятие 4.7: Тренинг по регулированию деятельности мобильных морских платформ

Тренинг по регулированию деятельности мобильных морских платформ будет сосредоточен на обязательствах прибрежных государств в сфере проведения освидетельствования и мониторинга признанными организациями мобильных морских платформ, которые осуществляют бурение в их водах, а также в сфере выдачи льгот и патентов-аналогов, сфере контроля за сертификацией и расследованием происшествий/несчастных случаев. Проведение опроса среди партнеров позволит сделать первичную оценку количества стран, заинтересованных в проведении данного обучения. Основываясь на результатах такой оценки будут реализованы национальные и региональные обучающие программы.

4.2.5 Компонент 5 Человеческий фактор

Мероприятие 5.1: Имплементация и приведение в исполнение Международного Кодекса управления безопасностью (МКУБ) – тренинг для инспекторов по МКУБ

Режим МКУБ является обязательной системой управления качеством, которая используется при управлении судами. Одним из обязательств государства флага является проверка и сертификация системы МКУБ. Для управления наблюдением и сертификацией инспектору государства флага необходимо пройти обучение на инспектора по МКУБ. С данной целью планируется организация обучающего курса для инспекторов по МКУБ. Основным заданием курса является приобретение обучаемыми знаний и понимания следующих вопросов:

- требования Кодекса МКУБ, его интерпретация и применение;
- процесс сертификации в соответствии с МКУБ ;
- базовая техника проверок для проведения проверок по МКУБ и системы управления; и
- обязательные для выполнения правила, нормативно-правовые акты и кодексы, основные руководства и стандарты, рекомендуемые ИМО, администрациями, сертификационными компаниями и организациями морского судоходства.

Мероприятие 5.2: Специализированные курсы по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты

Международная Конвенция по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты 1978 г. с изменениями (Конвенция ПДНВ) является базовым документом для обучения и сертификации моряков. Последние существенные изменения были приняты 25 июня 2010 года во время дипломатической конференции в Маниле. Обучение будет сфокусировано на обязательствах сторон Конвенции с целью обеспечения соблюдения ее положений; при подготовке программы обучения будут приняты во внимание последние изменения, и она будет включать в себя следующее:

- обучение, оценка компетенции и сертификация моряков в соответствии с положениями Конвенции;
- дипломы и подтверждения ПДНВ четко фиксируют компетенцию моряков, и используют соответствующую терминологию ПДНВ, а также терминологию, идентичную той, что используется в выданных судам документах о безопасном составе экипажа;
- в случае сообщения о повреждениях, совершенных преднамеренно или по неосторожности, способных поставить под угрозу жизнь, имущество на море или представляющих угрозу для морской среды, будет проводиться независимое расследование;
- дипломы или подтверждения, выданные государством флага, могут быть отозваны, приостановлены или аннулированы, в том числе в целях предотвращения мошенничества.

Мероприятие 5.3: Тренинг для инспекторов государств флага и порта по Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г.

Принимая во внимание Приоритет № 8 Регионального плана действий ТРАСЕКА до 2021 г., ратификация государствами-партнерами Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г. должна быть завершена до 2014 года.

Проведение опроса поможет определить, на каком этапе находится процесс ратификации указанной Конвенции в странах-партнерах. Те партнеры, которые только рассматривают возможность присоединения к Конвенции МОТ 2006 г., будут приглашены на ознакомительный семинар, в рамках которого будет рассмотрена более детально сама Конвенция, которая вступает в силу в 2013 году, а также преимущества ее ратификации. Партнеры, которые достигли значительного прогресса в процессе ратификации, получат возможность делегировать своих участников для участия в учебной сессии Международного тренингового центра МОТ в Турине, разработанной для чиновников в сфере права и/или политики правительственных департаментов, ответственных за имплементацию договоров, в ходе которой будут рассмотрены вопросы кадров, которым поручена имплементация Конвенции КТМС МОТ 2006 г. в национальные правовые системы; либо же учебной сессии, предназначенной для морских инспекторов, с целью повышения квалификации



тренеров по подготовке инспекторов в сфере охраны труда в судоходстве в рамках Конвенции МОТ 2006 г., а также для обеспечения качества и соответствия систем инспекций во всех странах мира.

4.2.6 Компонент 6 Охрана судов и портов

Данный компонент тесно связан с Приоритетными действиями № 22 - 27 Региональной Стратегии действий ТРАСЕКА до 2021 года. Для обеспечения имплементации и координации морской безопасности в самих странах-партнерах и между ними, в частности в прибрежных странах, необходимо оказание поддержки в разных формах.

Мероприятие 6.1: Организация тренинга для персонала по Международному кодексу по охране судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС) и поддержка его имплементации

Международный Кодекс по охране судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС) содержит правила для обеспечения безопасности судов и портовых сооружений и является частью Конвенции по охране жизни на море (SOLAS) 1974 г.

Кодекс направлен на предоставление стандартизированного, комплексного механизма по оценке рисков, при помощи которого правительства могут противостоять угрозам безопасности судов и портовых сооружений путем определения необходимого уровня защиты и соответствующих мер безопасности.

На основании оценки, проведенной в странах-партнерах, а также анализе других мероприятий, для каждой страны-партнера будет подготовлен, при помощи соответствующих индикаторов, отчет с описанием организации процесса и эффективности имплементации Кодекса ОСПС.

Для стран-партнеров с недостаточно высоким уровнем прогресса планируется подготовка обучающих программ. Указанные программы будут направлены на повышение уровня информированности, осведомленности и квалификации в области управления морской безопасностью, а также на усиление возможностей стран-партнеров по контролю за собственными судами, портовыми сооружениями и иностранными судами (*ссылка ИМО МЕРС.1:Сirc.1341*). С этой целью планируется организация национальных обучающих программ в формате 4-дневной сессии на тему управления морской безопасностью, которые будут направлены на повышение информированности, осведомленности и квалификации назначенных государственных органов бенефициария. После проведения обучения и оценки его результатов, будет осуществляться мониторинг прогресса в работе национальных правительств и их исполнительных органов на протяжении оставшегося срока действия проекта. Таким образом, все запланированные, профинансированные и утвержденные обучающие сессии необходимо провести не позже второго года работы проекта (до июля 2014 г.) с целью проведения мониторинга на протяжении достаточного периода времени.

В течении второго года работы проекта запланирован учебный визит в одно или два государства-члена ЕС. Участники будут отобраны из разных стран-партнеров



(предпочтительно тренеры, до 3х представителей одной страны) для обеспечения последовательного обучения местного персонала в сфере обеспечения безопасности судов и портов.

В том случае, если интерес стран-партнеров к учебному визиту превысит выделенный бюджет, проект проведет отбор участников. Если позволят рамки бюджета, большие группы будут разбиты на подгруппы, и каждая группа учебного визита будет включать максимум 6 участников, с целью обеспечения эффективной передачи знаний и практик, а также эффективного решения вопросов логистики.

Мероприятие 6.2: Организация обмена опытом и передовой практикой по вопросам морской безопасности в условиях тесной координации с другими региональными инициативами в этой сфере.

Планируется организация ежегодных региональных семинаров, совместно с Генеральным Директоратом по мобильности и транспорту (DG MOVE), сотрудничество с которым уже одобрено. Целью указанных семинаров является поддержка реформ, необходимых для эффективной имплементации странами-партнерами Кодекса ОСПС. В ходе семинаров будут рассмотрены как регуляторные, так и технические аспекты имплементации правил безопасности на море.

Внимание будет главным образом уделяться общим целям и обязательствам с целью определения:

- уровня имплементации соответствующих нормативно-правовых актов каждой из стран-партнеров, и определение наиболее подходящей «Организационной схемы» для каждой страны, которая будет дополнена соответствующим планом действий с указанием необходимых реформ;
- уровня имплементации требований по безопасности на море SOLAS для судов и портовых сооружений на основе внутренней оценки каждой из стран-партнеров.

Анализ результатов проведенного оценивания будет способствовать определению передовых практик и недочетов, на основании которых будут разработаны рекомендации по оптимальному использованию технологических/процедурных/человеческих ресурсов для каждой из стран-партнеров.

Вклад стран-партнеров в организации указанных семинаров планируется посредством предоставления ими обновленных данных по выполнению обязательств в сфере безопасности судоходства.

4.2.7 Компонент 7 Коммуникация и повышение информированности

Мы прилагаем все усилия для того, чтобы информировать заинтересованные стороны и общественность о целях и задачах данного проекта, а также о работе, проводимой Исполнителем, экспертами и государственными чиновниками в сотрудничестве с заказчиком и странами-партнерами. Конкретными задачами данного компонента являются:



- обеспечение высокого уровня осведомленности о предпосылках, задачах, объеме работ и статусе выполнения запланированных мероприятий и действий,
- обеспечение надлежащего уровня предварительно одобренной узнаваемости проекта, и
- коммуникация и распространение результатов деятельности проекта.

Все мероприятия будут реализованы в тесном сотрудничестве с конвенции «по балластным водам», и партнерами проекта, в соответствии с рекомендациями, изложенными в «Справочнике по коммуникации и повышению информированности» Европейской Комиссии. В Справочнике приведены правила и процедуры касательно информационных материалов для всех исполнителей, работающих под началом ЕС.

Мероприятие 7.1: Разработка стратегии, рекомендаций и процедур по коммуникации

Целью данного мероприятия является создание платформы для постоянного диалога, в рамках которого будет происходить обмен информацией в отдельных областях между всеми заинтересованными сторонами.

Исполнителем будет разработана коммуникационная стратегия, детализированные рекомендации и процедуры касательно внутренней и внешней информации о проекте, а также касательно распространения и коммуникации информации. Стратегия будет учитывать интересы различных целевых групп и задействованных сторон. Вслед за коммуникационной стратегией будут разработаны процедуры и правила коммуникации, включая процедуры утверждения и дублирования. Стратегия будет разработана совместно с проектом «Транспортный диалог и взаимодействие сетей II» с целью обеспечения взаимодополняющих усилий и синхронного достижения общих целей. После согласования необходимых структур в рамках проекта «Транспортный диалог и взаимодействие сетей II», планируется привлечение Главного неключевого эксперта по коммуникациям для обеспечения интегрированного и координированного подхода к коммуникации.

Мероприятие 7.2: Распространение результатов работы и информационный веб-портал проекта

Программа по распространению результатов работы проекта будет включать набор всех инструментов коммуникации, таких как реклама, PR, продвижение веб-сайта, участие в выставках и мероприятиях на основе унифицированной и комплексной коммуникационной стратегии.

Совместно с проектом «Транспортный диалог и взаимодействие сетей II», Исполнитель будет участвовать в поддержании веб-страницы ТРАСЕКА.

Исполнитель будет готовить пресс-релизы для согласования и публикации Заказчиком, партнерами проекта или задействованными сторонами, которым поручено распространение таких коммуникаций.

Все мероприятия по узнаваемости и рекламе будут проводиться в тесном сотрудничестве и после утверждения партнерами проекта и заказчиком. Логотипы ЕС и ТРАСЕКА будут присутствовать на всех документах, отчетах, учебных материалах и т.д.

4.3 Управление проектом

4.3.1 Структура управления проектом и процедуры

На начальном этапе работы проекта Исполнитель установил необходимые договоренности в сфере руководства проектом и системы обеспечения качества. План качества проекта включает в себя:

- Процедуры контроля качества;
- Процедуры управления ресурсами;
- Процедуры управления рисками;
- Рекомендации по мониторингу и отчетности проекта.

4.3.2 Структура управления

Схема структуры управления ниже предложена с целью эффективного руководства проектом:



Рис. 3: Структура управления проектом

Представленная структура управления проектом отображает наше видение процессов и деятельности проекта.

Руководитель проекта, команда технической поддержки, а также команда вспомогательного офиса NTU, EGIS international и EGIS Украина отвечают за реализацию проекта и выполнение задач, обозначенных в Техническом задании проекта.

Другими задействованными сторонами выступают:

Потенциальные специализированные рабочие группы, созданные в режиме *ad hoc* для потребностей стран-партнеров или Постоянного Секретариата ТРАСЕКА, которые будут ответственными за проведение специальных мероприятий в рамках данного проекта или в сферах, которые соотносятся с деятельностью других существующих или будущих проектов. Руководитель проекта будет обеспечивать тесное сотрудничество и помощь рабочим группам в достижении обозначенных целей.

Команда вспомогательного офиса состоит из специалистов, выделенных Исполнителем в соответствии с потребностями проекта. Команда вспомогательного офиса будет поддерживать контакт с Директором проекта и Руководителем проекта с целью оперативного реагирования на любые запросы заказчика касательно технической поддержки, запросы экспертов на местах, а также на запросы о предоставлении специфической информации и выполнения краткосрочных миссий.

4.3.3 Наблюдательный комитет проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II»

В случае необходимости, по инициативе заказчика может быть создан Наблюдательный комитет проекта.

5 Логистика и временные рамки

5.1 Место работы

Исполнитель осуществляет руководство проектом из Киевского офиса, при этом постоянно действующие вспомогательные офисы и представительства находятся в следующих городах: Ольборг (Дания), Брюссель (Бельгия), Минск (Республика Беларусь), Кишинев (Республика Молдова) и т.д.

Офис проекта полностью оборудован и начал свою работу с начала февраля 2013 г. по адресу:

Улица Саксаганского, 119, корпус 1, офис № 30, Киев, Украина.

С офисом можно связаться в рабочее время по телефону +380 44 235 5344.



5.2 Дата начала проекта и период его реализации

Датой начала проекта является 16 января 2013 г., предположительный период реализации проекта составляет 36 календарных месяцев, таким образом, датой окончания проекта будет 15 января 2016 г.

5.3 Ориентировочный график работы

В представленном ниже ориентировочном графике работы проекта представлен обзор задействования экспертов в приоритетном порядке согласно компонентам, мероприятиям и временным рамкам.

В этом графике подробно изложены мероприятия на 2013 год и в который могут быть внесены изменения в первом отчете о ходе выполнения проекта состоянием на 1 июля 2013г. Целью графика является предоставление общего понимания о приоритетах работы проекта на 2014 и 2015 года (2-ой и 3-ий года реализации проекта).

ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни					
		2013									2014									2015																							
Год	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ	
	Месяц реализации	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12						
2.4	Обучение инспекторов государственного портового контроля на уровне отдельных стран																																										
2.5	Оценка информационной системы Черноморского МоВ																																										



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни									
		2013									2014									2015																											
Год	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ					
2.6	Обучение аудиторов Схемы добровольной проверки стран-членов Международной морской организации (VIMSAS)																																														
3.1	Оценка систем управления движения судов (СУДС)							x	x	x	x	x																															35	155		25	
3.2	Разработка планов обучения по СУДС														x	x	x																														



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни													
		2013									2014									2015																															
Год	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12														
Месяц реализации		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ									
3.3.a	Проведение тренинга операторов СУДС																																																		
3.3.b	Проведение практического семинара по СУДС																																																		
3.3.c	Проведение практического семинара по Системам дальней идентификации и контроля местонахождения судов (LRIT)																																																		



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

<p>Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II</p>	<p>Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI</p>	<p>Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция</p>
<p>Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.</p>		<p>Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина</p>

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни										
		2013									2014									2015																												
Календарный месяц	Год	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ						
Месяц реализации	Год	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ						
4.1	Проведение тренинга по портовым приемным сооружениям												x																												78	35	90	70				
4.2	Проведение практического семинара по Конвенции МАРПОЛ																																															
4.3	Проведение практического семинара по Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ																																															



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
---	---	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни												
		2013									2014									2015																														
Год	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ								
Месяц реализации	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12														
4.4.a	Проведение практического семинара по местам-убежищам для судов																																																	
4.4.b	Проведение практического семинара по Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами																																																	



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни						
		2013									2014									2015																								
Год	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							
Месяц реализации		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ		
4.4.c	Проведение практического семинара по Международному морскому кодексу по опасным грузам (Кодекс ОСПС)																																											
4.4.d	Проведение практического семинара по Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими																																											



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	--

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни													
		2013									2014									2015																															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12														
	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12														
	Месяц реализации	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ									
4.5	<i>Вступительный практический семинар по CleanSeaNet (факультативно)</i>																																																		
4.6	<i>Тренинг по Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (факультативно)</i>																																																		



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни												
		2013												2014												2015																								
Год	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ								
	Месяц реализации	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12													
4.7	Проведение тренинга по регулированию деятельности мобильных морских платформ																																																	
5.1	Проведение тренинга по Международному кодексу управления безопасностью (МКУБ)																																													44		65	30	



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / С / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
---	---	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

№	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни													
		2013									2014									2015																															
Календарный месяц	Год	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ									
Месяц реализации	Год	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12														
5.2	Курс по Международной конвенции по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты																																																		
5.3.a	Проведение семинара по Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006г.																																																		



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни								
		2013									2014									2015																										
Календарный месяц	Год	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ				
5.3.b	Проведение тренинга по по Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006г.																																													
6.1.a	Оценка потребности в обучении по Кодексу по охране судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС)																																									28	165		56	
6.1.b	Проведение тренинга по ОСПС																																													



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

Название проекта: ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II	Номер проекта: EuropeAid / 133051 / C / SER / MULTI	Страны-бенефициарии: Прямые: Армения, Азербайджан, Республика Молдова, Украина и Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
--	--	---

Период планирования: 16 января 2013 – 16 января 2016г.	Исполнитель ЕС: NTU / EGIS International / EGIS Украина
--	--

Цель проекта: Общей целью проекта «ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II» является поддержка дальнейшей ратификации и имплементации конвенций по международной морской безопасности, а также в повышении уровня работы и координации морских администраций в странах-партнерах Черного и Каспийского морей с общей целью сделать судоходство более защищенным, безопасным и дружеским по отношению к окружающей среде

N°	Мероприятия	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ																																				Трудозатраты экспертов / дни						
		2013									2014									2015																								
Год	Календарный месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	РП	КЭ2	КЭ3	СЭ	МЭ		
	Месяц реализации	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							
6.1.с	Организация ознакомительной поездки по ОСПС																																											
6.2	Проведение практических семинаров по ОСПС													x												x																		
7.1	Разработка коммуникационной стратегии				x	x	x	x	x	x	x	x																											29	20	15	20	20	
7.2	Обеспечение распространения информации о мероприятиях проекта				x									x												x																		



6 Отчетность

6.1 Требования к отчетам

Исполнитель будет строго следовать требованиям к отчетности, которые изложены в техническом задании и приводятся ниже.

Таблица 4: График отчетности

Название отчета	Срок подачи
Отчет о начальном этапе работы	Не позднее, чем через 2 месяца после начала реализации проекта
Промежуточные отчеты	Не позднее чем в 7, 13, 19, 25, 31 месяце
Проект заключительного отчета	За месяц до завершения реализации проекта
Заключительный отчет и итоговые финансовые отчеты	В течение одного месяца после получения замечаний по проекту заключительного отчета от Менеджера проекта

Кроме того, Исполнитель подготавливает ежемесячные отчеты о работе проекта в рамках постоянного мониторинга его работы. Первый ежемесячный отчет за февраль месяц 2013г. был представлен Генеральному директорату Европейской комиссии по развитию и сотрудничеству (EC DG DEVCO) в конце отчетного месяца.

7 Приложения

Приложение 1, Соответствующее законодательство ЕС

Сфера	Законодательство
Качество флагов	Директива 2009/21/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о соответствии требованиям государства флага
Классификационные общества	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 391/2009 Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года об общих правилах и стандартах для организаций, осуществляющих проверки и освидетельствование судов Директива 2009/15/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года об общих правилах и стандартах для организаций, осуществляющих проверки и освидетельствование судов, а также по соответствующей деятельности морских администраций
Государственный портовой контроль	Директива 2009/16/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о государственном портовом контроле
Мониторинг движения судов	Директива 2009/17/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года вносящая изменения в Директиву 2002/59/ЕС о создании Системы мониторинга движения судов и информации Сообщества
Расследование происшествя	Директива 2009/18/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о фундаментальных принципах расследования происшествий в сфере морского транспорта, вносящая изменения в Директиву Совета 1999/35/ЕС и Директиву 2002/59/ЕС Европейского Парламента и Совета
Ответственность перевозчика (Афинская конвенция)	Регламент (ЕС) № 392/2009 Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 года об ответственности пассажирских перевозчиков по морю в случае аварий
Страхование	Директива 2009/20/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 года, о страховании судовладельцев по морским требованиям

Приложение 2, Техническое задание Региональной рабочей группы (Источник: sasepol.eu)

Цели

- Усиление регионального сотрудничества и обмена знаниями в сфере безопасности, охраны и защиты окружающей среды в морской и портовой отрасли
- Установление диалога, с помощью которого страны-участницы смогут обмениваться мнениями и учиться друг у друга
- Содействие гармонизации в соблюдении международных нормативно-правовых актов
- Разработка и выполнение регионального плана действий по вышеизложенным вопросам

Мероприятия

- Предоставление руководства Национальным рабочим группам в их исследованиях с целью обеспечения координации в отдельных сферах
- Обеспечение постоянного наблюдения за деятельностью Национальных рабочих групп и предоставление рекомендаций по имплементации
- Предоставление рекомендаций по разрешению проблем, связанных с имплементацией или соблюдением норм
- Сотрудничество с другими региональными рабочими группами, такими как ТРАСЕКА или Бакинская инициатива

Другие мероприятия

- Обсуждение технического задания и предложение возможных поправок
- Подготовка повестки дня следующей встречи
- Обмен опытом, накопленным в рамках встреч национальных рабочих групп
- Подготовка, обновление или изменение регионального плана действий
- Поддержка плана действий для национальной рабочей группы

Состав Региональной рабочей группы

- Два представителя от каждой национальной рабочей группы
- Один представитель от непрямых стран-бенефициариев (3)

Для обеспечения эффективного функционирования Региональной рабочей группы будет избран или назначен Президент.

На время проекта, один или несколько экспертов проекта, со статусом консультанта, будут помогать в подготовке полугодового заседания, и принимать в нем участие.



Приложение 3, Приоритетные действия TRAS

Номер приоритетного действия	Название приоритетного действия
	<i>В сфере морской безопасности</i>
1	Совершенствование системы обмена информацией между странами в отношении движения судов для достижения полного соответствия с инструментами ИМО, связанных с Автоматической системой идентификации (АИС), Системой дальней идентификации и контроля местоположения судов(LRIT) и Системой мониторинга и информационного обеспечения движения судов (VTMIS); принятие соответствующих мер, обеспечивающих безопасность судов в акваториях портов и судоходных каналов
2	Усиление государственного портового контроля на национальном уровне и активизация регионального сотрудничества в сфере государственного портового контроля к 2013-2015 гг.
3	Обеспечение эффективного сотрудничества в поисково-спасательных операциях и укрепление поисково-спасательного потенциала в регионе
4	Принятие обязательств государствами-членами в соответствии с соответствующими международными конвенциями, по морской безопасности и выполнение требований Кодекса по имплементации обязательных актов ИМО, а также Системы добровольной проверки государств-членов ИМО (VIMSAS)
5	Все государства-партнеры должны стремиться быть в «белом списке» Парижского МоВ по государственному портовому контролю не позднее 2021 года
6	Поэтапный отказ от однокорпусных танкеров в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) и поправками к ней. Для государств-членов - принять меры, направленные на развитие морского коммерческого флота на базе национальных планов
7	Улучшение внутренней проверки в государствах флага деятельности признанных организаций (Ros/MaritimeRegisters), действующих от их имени
8	Содействие ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года государствами-участниками
9	Содействие принятию и выполнению Правил по охране труда и системе управления здравоохранением (ILO-OSH 2001) государствами-участниками
	<i>В сфере охраны окружающей среды</i>
10	Минимизация отходов и выбросов от морского транспорта и обеспечение того, чтобы государства-партнеры были способны достичь «хорошего экологического статуса» в морских водах под их суверенитетом или юрисдикцией
11	Стимулирование использования нетрадиционных/альтернативных источников энергии в портах, таких как солнечная энергия и энергия волн
12	Улучшение портовых устройств для приема судовых отходов и остатков груза
13	Разработка Системы регионального экологического управления (EMS) в соответствии с ISO 14001 для морского транспорта, направленных на

ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

	непрерывное улучшение экологических характеристик доставки
14	Активизация национального и межрегионального реагирования на инциденты морского загрязнения
15	Ратификация Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (BWM-2004) с целью предотвращения потенциально разрушительных последствий распространения вредных организмов, обитаемых в воде, и переносимых с помощью судовых балластных вод из одного региона в другой
16	Предоставление предложений относительно положений об «особых районах» для Каспийского моря, согласно приложениями I, II, V и VI Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов
17	Ратификация Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Протоколов к Конвенции 1976 и 1992 годов
18	Ратификация Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и Протоколов к Конвенции 1992, 2000 и 2003 годов
19	Ратификация Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 года и Протокола к Конвенции 1973 года
20	Ратификация Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерными маслами 2001 года
21	Государства-члены должны принять необходимые меры для присоединения к ряду международных и региональных конвенций, договоров и соглашений, связанных с защитой морской среды в регионах Черного и Каспийского морей
	<i>В сфере морской охраны</i>
22	Улучшение соответствия национальных кодексов по морской охране и Международному кодексу по охране судов и портовых сооружений (ОСПС) и соответствующим директивам ЕС
23	Создание комплексной системы управления информационной безопасностью для судов для обеспечения возможности выявления, мониторинга, контроля и отчетности судов в море
24	Усиление прибрежного наблюдения за морскими перевозками путем совершенствования береговой инфраструктуры и регионального сотрудничества
25	Способствовать ратификации Конвенции МОТ № 185
26	Принятие и имплементация Кодекса практики МОТ/ИМО по обеспечению охраны в портах
27	Содействие принятию MoV по охране портов



Приложение 4, Показатели исполнения обязательств государствами флага

Показатели исполнения обязательств государствами флага	
A	ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ
A1	Наличие адекватной и эффективной системы на месте для осуществления контроля над судами, уполномоченными ходить под флагом государства
A2	Средства для обеспечения соблюдения соответствующих международных норм и правил в отношении безопасности на море, защиты и охраны морской среды
A3	Возможность осуществления и обеспечения соблюдения положений на основе соответствующего национального законодательства и предоставления необходимой инфраструктуры для имплементации и приведения в исполнение
A4	Возможность принимать законы, которые позволяют осуществление эффективной юрисдикции и контроля в административных, технических и социальных вопросах над судами, плавающими под флагом государства
A5	Правовая основа для приведения в исполнение своих национальных законов и правил, включая соответствующие процессы расследования и наказания
A6	Наличие достаточного количества персонала с опытом экспертизы в морской сфере
B	КОММУНИКАЦИЯ
B1	Коммуникационная стратегия по национальному законодательству?
C	ДЕЛОПРОИЗВОДСТВО
C1	Учреждено и поддерживается делопроизводство для предоставления свидетельств соответствия требованиям и эффективной результативной деятельности государства
C2	Документация «чёткая, легко опознаваемая и извлекаемая»?
C3	Документированная процедура контроля выявления, хранения, защиты, восстановления, определения сроков сохранения и изъятия документации?
D	УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
D1	Демонстрирует ли постоянное улучшение соблюдения конвенций и протоколов к ним?
D2	Усовершенствование, достигнутое на основе строгого и эффективного применения и соблюдения национального законодательства, и при необходимости, путем контроля за его соблюдением?
D3	Наличие культуры, которая предоставляет возможности для улучшения действий в сфере морской безопасности и природоохранной деятельности?
D4	Меры, принятые для выявления и устранения причин любого несоответствия с целью предотвращения повторения нарушений?
D5	Обзор и анализ несоответствий государств флага?
D6	Осуществление необходимых корректирующих действий?
D7	Проверка принятых корректирующих мер

ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

E	КОНКРЕТНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГОСУДАРСТВАМ ФЛАГА
E1	Политики имплементируются посредством национального законодательства и управления?
E2	Обязанность назначенной администрации обновлять и пересматривать любые соответствующие направления политики?
E3	Наличие ресурсов и процессов для содействия безопасности и программы охраны окружающей среды?
E4	Административные инструкции для имплементации международных правил и принятых нормативных актов?
E5	Разработка и распространение пояснений к национальным нормативно-правовым актам?
E6	Ресурсы для обеспечения соблюдения требований обязательных актов ИМО
E7	Независимость программ проверок от любых административных властей
E8	Ресурсы для обеспечения соблюдения положений Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты 1978 года с изменениями?
F	ВОЗМОЖНОСТИ ОБЪЕКТИВНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ
F1	Возможность эффективного отзыва, приостановления или аннулирования дипломов или подтверждений?
F2	Ресурсы для проведения расследований по несчастным случаям, а также соответствующее и своевременное рассмотрение дел по судам с идентифицированными дефектами
F3	Ресурсы для разработки, документирования и предоставления руководства по требованиям, предусмотренным соответствующими инструментами ИМО?
F4	Достаточно ли и эффективно управляются суда, уполномоченные ходить под их флагом?
G	ПРИВЕДЕНИЕ В ИСПОЛНЕНИЕ
G1	Все необходимые меры для соблюдения международных правил и стандартов судами, уполномоченными ходить под их флагом, а также юридическими и физическими лицами в их юрисдикции, с целью обеспечения выполнения международным обязательствам?
G2	Запрет на движение судов до соответствия требованиям международных правил и стандартов
G3	Регулярные проверки судов, уполномоченных ходить под их флагом, с целью контроля соответствия судна и экипажа диплому
G5	Инспекторы проверяют, чтобы моряки, назначенные на суда, были ознакомлены с их конкретными обязанностями?
G6	Инспекторы проверяют, чтобы моряки, назначенные на суда, были ознакомлены с фрахтовыми мероприятиями, оборудованием, снаряжением и процедурами
G7	Инспекторы проверяют, что состав экипажа в целом может эффективно координировать свою деятельность в чрезвычайной ситуации и выполнять функции, необходимые для безопасности или предотвращения, или уменьшения загрязнения
G8	Адекватные взыскания с целью предупреждения нарушения международных правил и



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

	стандартов предусмотрены в национальных законах и нормативно правовых актах?
G9	Возможность возбуждать дело – после проведения расследования – против судов, нарушивших международные правила и стандарты, вне зависимости от места нарушения?
G10	Адекватные взыскания с целью предупреждения нарушения международных правил и стандартов лицами, которые получили дипломы или подтверждения, предусмотрены в национальных законах и нормативно-правовых актах?
G11	Возможность возбуждать дело – после проведения расследования – против лиц, обладающих дипломами или подтверждениями, которые нарушили международные правила и стандарты, вне зависимости от места нарушения?
G12	Разработаны ли и осуществляются Программы контроля и мониторинга?
G13	Собираются ли статистические данные, и проводится ли анализ тенденций?
G14	Своевременное реагирование на отклонения и информирование о заявленных случаях загрязнения государствами портов или прибрежными государствами?
G15	Необходимое количество квалифицированного персонала для имплементации и приведения в исполнения национального законодательства.
G16	Необходимое количество персонала для проведения расследований и проверок?
G17	Достаточное количество квалифицированного персонала в государстве флага для расследования происшествий, в которых государствами порта задержаны суда, уполномоченные ходить под своим флагом
G18	Достаточное количество квалифицированного персонала в государстве флага для расследования происшествий, в которых государствами порта проверяется действительность диплома, подтверждения или компетенции лиц, которые владеют дипломами или подтверждениями, выданными согласно полномочий государства флага?
G19	Обучение и контроль за деятельностью инспекторов и следователей государства флага?
G20	Возможность применения должных корректировочных меры по приведению собственных судов в соответствие с применимыми международными конвенциями
G21	Предусмотрено ли для государства флага или признанных организаций возможность принимать решения по международным дипломам для выдачи исключительно судам, соответствующим всем применимым стандартам?
G22	Возможность принимать решения по международным профессиональным дипломам или подтверждениям, выданным исключительно после установления соответствия лица всем применимым требованиям?
H	ИНСПЕКТОРЫ ГОСУДАРСТВА ФЛАГА
H1	Определены ли и задокументированы обязанности, полномочия и координация всего персонала, который управляет, осуществляет и контролирует работу, имеющую отношение и влияющую на безопасность и предотвращение загрязнения?
H2	Достаточно ли квалифицирован персонал, который отвечает за или осуществляет проверки, инспекции или аудит судов и компаний согласно положений соответствующих обязательных инструментов ИМО



ТРАСЕКА: Морская защита и безопасность II
Отчет о начальном этапе Проекта в исполнении Консорциума во главе с NTU

N3	В результате задокументированных обучающих программ персонал обладает достаточными практическими и теоретическими знаниями о судах, их работе, а также о положениях национальных и международных нормативно-правовых актов для выполнения своих обязанностей в качестве инспекторов государства флага?
N4	Образование, обучение, а также контроль за работой вспомогательного персонала инспекторов соответствуют вверенным им заданиям?
N5	Документированная система квалификации персонала и постоянное повышение их квалификации в соответствии с вверенными им заданиями?
I	РАССЛЕДОВАНИЯ ГОСУДАРСТВА ФЛАГА
I1	Проводятся ли расследования морских происшествий или инцидентов загрязнения?
I2	Расследования происшествий проводятся достаточно квалифицированными следователями, обладающими компетенцией в вопросах происшествий?
I3	Обеспечивается ли участие квалифицированных следователей вне зависимости от места происшествия или инцидента?
I4	Обладают ли отдельные следователи рабочими знаниями и практическим опытом в сферах их обычных обязанностей?
I5	Государство обладает доступом к экспертным ресурсам в следующих сферах: положения НПА по мореплаванию и столкновениях, положения НПА государства флага по дипломам и компетенции, причины загрязнения морской среды, техники допроса, сбор доказательств, а также оценка влияния человеческого фактора
I6	Проводится ли расследование по любым происшествиям, которые сопровождаются личными травмами и требуют отсутствия на рабочем месте от трех дней и более, а также по летальным случаям в результате несчастных случаев на производстве или происшествий; придаются ли огласке результаты таких расследований?
I7	Выполнение обязательств оценивается с учетом соблюдения необходимых административных предписаний, процедур и ресурсов, согласно требований конвенций, к которым присоединилось государство?