



**ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**

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

## Список Сокращений

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

## 1. ВВЕДЕНИЕ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2.Конвенции, меморандумы о взаимопонимании и инициативы:**

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

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

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

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

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

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

### **Конвенция по вмешательству в открытом море при нефтяных загрязнениях (Intervention 1969)**

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

Однако, прибрежное государство имеет право принимать только такие меры, которые требуются, и после должных консультаций с соответствующими заинтересованными

сторонами, включая, в частности, государство флага или государства флагов участвующего судна или судов, владельцев судов или грузов, о которых идет речь, и, если обстоятельства позволяют, независимых экспертов, назначенных для этой цели.

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

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

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

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

### **Фонд (1971)**

Международная конвенция о создании Международного Фонда для компенсации ущерба, от загрязнения нефтью (Фонд 1971 и Протоколы к ней от 1992, 2000 и 2003гг. ), принята с целью предоставления компенсации ущерба от загрязнения в пределах, покрывающих недостаточную компенсацию, предоставляемую в рамках Международной конвенции CLC 1969, и вместе с тем – освобождения судовладельцев от дополнительного финансового бремени, налагаемого на них Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC 1969), при условии, что данное освобождение зависит от условий, обеспечивающих ей соответствие Конвенции по безопасности на море и другим Конвенциям.

### **БУНКЕР (2001)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



прохождением освидетельствования и получением соответствующего международного свидетельства.

### **Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL 1965)**

Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL, 1965) направлена на предотвращение ненужных отсрочек на морском транспорте, помощь сотрудничеству между правительствами и обеспечение наивысшей возможной степени унификации формальностей и других процедур. В частности, Конвенция уменьшает число деклараций, которые могут быть потребованы властями.

### **Конвенция по безопасным контейнерам (CSC 1972)**

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

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

### **Конвенция ИНМАРСАТ (INMARSAT 1976)**

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

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

### **MOT MKT 2006**

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

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

В статье IV утверждается:

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

## **МОТ 185**

В июне 2003г., в ответ на выдвинутые после событий 11 сентября 2001 года в США требования к международным проездным документам были приняты новые правила выдачи Удостоверения моряка (УМ) в рамках Конвенции МОТ 185 (ILO 185), направленной на обеспечение соответствия современным универсальным требованиям к защищенным удостоверениям личности.

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

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

В конечном итоге, каждое Государство-Участник, в котором действует эта Конвенция, в кратчайшие сроки и при отсутствии сомнений в подлинности Удостоверения моряков, разрешает въезд на территорию своего государства моряку, имеющему действительный документ, удостоверяющий его личность, в том случае, когда въезд запрашивается для временного разрешения на пребывание судна в порту. С целью получения разрешения на пребывание на берегу морякам виза не потребуется. Любой Участник, который не в

состоянии реализовать в полной мере это требование, должен гарантировать существенную равнозначность мер, предусмотренных законами, нормативами или практикой.

## **МОТ - ПБЗ 2001**

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

На национальном уровне нормативы должны:

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

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

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

## **Процедурные нормы МОТ по безопасности и здоровью в портах**

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

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

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

## **Бакинская инициатива (2004 г.)**

Бакинская транспортная инициатива, начавшаяся в ноябре 2004 г., формулирует политический диалог, направленный на повышение сотрудничества в сфере транспорта между ЕС с одной стороны, и причерноморских и прикаспийских государств, а также

соседних с ними стран, с другой стороны, и составляет основу для развития транспортного сотрудничества и взаимодействия сетей в соответствии с законодательством ЕС и международными правовыми и регулятивными положениями.

#### **Бухарестская конвенция (1994 г.)**

Бухарестская конвенция (также именуемая Конвенцией по предотвращению загрязнения Черного моря) представляет собой основу для соглашения относительно трех конкретных Протоколов: Протоколу по наземным источникам загрязнения; Протоколу по демпингу; и Протоколу по ликвидации аварийных ситуаций.

Основной целью Бухарестской конвенции является предотвращение и снижение загрязнения Черного моря для защиты и сохранения морской среды и создания правовой основы для сотрудничества и совместных действий для выполнения таких обязательств.

#### **Тегеранская конвенция (2006 г.)**

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

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

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

#### **Соглашение в Анкаре (1998 г.)**

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

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

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

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

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

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

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

Цель Черноморского меморандума – это создание такого режима в Черноморском регионе, который бы обеспечивал, чтобы все заходящие в Черное море суда соответствовали стандартам морской безопасности и предотвращения загрязнения морской среды, которые предписаны конвенциями ММО (ИМО), что, в конечном счете, исключит субстандартное судоходство в данном регионе.

### **Инициатива Черноморской синергии (2008 г.)**

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

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

### **Хельсинкская комиссия (HELCOM) (1974/2000 г.)**

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

### **3. Цели и задачи**

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

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

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

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

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

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

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

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

- сближению различных региональных методов проведения контроля государством порта и качественному проведению процедур;
- разработке управления движением судов и координации информационных систем между странами;
- созданию систем управления безопасностью, с целью защиты граждан на случай загрязнения моря путем внедрения положений Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC);
- исключению субстандартного судоходства;
- повышению степени безопасности экипажа и пассажиров;
- снижению риска загрязнения окружающей среды;

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

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

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

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

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

С целью планомерной работы по реализации настоящей Стратегии предусматривается выполнение Приоритетных действий (см. Таблицы) по безопасности мореплавания и охране окружающей среды, а также привлечение заинтересованных Министерств и

ведомств (назначаемых страной-участницей), отвечающих за их осуществление и мониторинг.

#### 4. Принцип действия

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

Впоследствии дополнительное финансирование будет изыскиваться из государственного и частного секторов, например EMSA (Европейского Агентства по морской безопасности), и других МФИ. Со временем, когда РРГ станет самофинансируемой и официально признанной межрегиональной структурой, страны-участницы должны будут выделять средства из государственных бюджетов на осуществление ее деятельности. Сумма выделяемых для работы РРГ средств будет рассматриваться странами-участницами дополнительно. РРГ/либо Руководящий комитет будет осуществлять свою деятельность под эгидой ПС МПК ТРАСЕКА.

Страны-участницы ТРАСЕКА при поддержке РРГ в процессе своей работы будут разрабатывать, и согласовывать мероприятия и Приоритетные действия, которые правительства стран-участниц или соответствующие национальные ведомства/администрации должны будут реализовывать в своих национальных программах и/или законодательных базах.

Национальные рабочие группы (НРГ) будут содействовать Региональной рабочей группе (РРГ) в реализации Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по безопасности мореплавания и охране окружающей среды через свои национальные планы. Посредством НРГ страны-участницы будут вносить свой вклад в координацию всей региональной деятельности.

В РРГ вначале будет председательствовать Постоянный Секретариат ТРАСЕКА, но, в итоге страны-участницы будут председательствовать поочередно, меняясь каждые 12 месяцев соответственно алфавиту английского языка.

В соответствии с пунктом 5 Заключительных Резолюций Девятого ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (г.Бухарест, Румыния, 24 ноября 2011 года) Председательство в РРГ, созданной по образцу ЕС, в первый раз примет Турция, которая возьмет на себя следующие задачи и обязательства:

- Организация заседаний РРГ;
- Разработка и распространение ежегодных Рабочих планов;
- Координирование выполнения мероприятий по Приоритетным действиям Региональной Стратегии Действий ТРАСЕКА;



- Контроль результатов осуществления Стратегии TRAS;
- Координация и содействие при составлении заявлений о финансировании для проектов, охватывающих более одной страны-участницы.

РРГ будет заседать не реже двух раз в год. Первоначально ЕС, через свои проекты технического содействия, будет финансировать заседания РРГ, но позднее, принимающее государство станет оплачивать расходы по созыву заседаний РРГ. Другие страны-участницы и организации будут оплачивать расходы своих представителей при посещении заседаний.

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

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

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

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

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

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

- Участвовать в работе Региональной рабочей группы (РРГ) по безопасности мореплавания и охране окружающей среды;
- Обмениваться информацией и опытом по внедрению соответствующих конвенций ММО и МОТ (ИМО/ИЛО) по морской охране и безопасности;
- Укреплять НРГ для обеспечения интеграции целей Стратегии и приоритетных действий в национальные планы;
- Разрабатывать и/или учитывать в существующих национальных планах необходимую деятельность в соответствии с Приоритетными действиями, согласованными в рамках Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по безопасности мореплавания и охране окружающей среды.

В Таблицах ниже представлены Приоритетные действия и соответствующие мероприятия по безопасности мореплавания, охране окружающей среды, морской охране; ответственные за их выполнение и мониторинг ведомства (назначенные государственными органами).

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

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

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
3	Обеспечить эффективное сотрудничество в операциях SAR и усилить возможности SAR в регионе.	<p>A. Согласовать упрощенные процедуры и разграничение районов ответственности;</p> <p>B. Обеспечить адекватные коммуникационные системы (радио) для координации SAR, особенно с береговой стороны;</p> <p>C. Выполнять международные положения по SAR и обеспечить систематическое применение «Руководства по обращению с лицами, спасенными на море» IMO;</p> <p>D. Активное участие в работах, инициированных IMO, в этом контексте;</p> <p>E. Запланировать и разработать семинары по обмену наилучшими практиками SAR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Процедуры и делимитация зон ответственности согласованы;</li> <li>▪ Адекватные региональные и национальные радио коммуникационные системы введены в действие;</li> <li>▪ Международные положения и Руководство IMO применяются;</li> <li>▪ Семинары проведены;</li> <li>▪ Обмен лучшими практиками SAR осуществлен.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническая помощь;</li> <li>▪ Оборудование для SAR;</li> <li>▪ Финансирование для тренинга, семинаров и участия в мероприятиях IMO, относящихся к SAR.</li> </ul>	2014	Все участвующие страны	Национальные организации, отвечающие за SAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Источник и финансирования для технической помощи, оборудования и участия в мероприятиях IMO будут определены.</li> </ul>
4	Принятие обязательств со стороны стран-участниц согласно соответствующим международным конвенциям, относящимися к морской безопасности, и выполнять требования Кодекса по внедрению обязательных инструментов IMO, а также Схему аудита стран-	<p>A. Расширить возможности морских администраций в отношении адекватного персонала, ноу-хау и наличия средств;</p> <p>B. Обеспечить, чтобы все национальные морские администрации привлекли экономические и людские ресурсы, необходимые для обеспечения выполнения их обязательств как государств</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Возможности морских администраций расширены;</li> <li>▪ Соответствующие экономические и людские ресурсы привлечены</li> <li>▪ Морские администрации</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Местные бюджеты для экономических и людских ресурсов;</li> <li>▪ Техническая помощь.</li> </ul>	2015	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	<p>Национальное финансирование работ морских администраций должно быть определено;</p> <p>Финансирование для технической помощи должно быть определено.</p>

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	<p>членов IMO (VIMSAS).</p>	<p>флага, порта и прибрежных государств;</p> <p>C. Разработать Систему Управления Качеством на оперативные работы, осуществляемые администрациями государств флага;</p> <p>D. Создать механизм помощи и координации при присоединении стран региона к Конвенциям IMO;</p> <p>E. Ежегодный пересмотр присоединений к конвенциям IMO и оценка потребности в дальнейших мерах по оказанию поддержки;</p> <p>F. Помочь странам-участникам в подготовке VIMSAS;</p>	<p>сертифицированы согласно ISO 9001 по управлению качеством;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Странам-участникам оказана поддержка в отношении присоединения и внедрения VIMSAS;</li> <li>▪ Проведен соответствующий пересмотр международных конвенции и инструментов IMO всеми странами-участниками.</li> </ul>					
5	<p>Все страны-участницы должны стремиться попасть в «белый список» Парижского Меморандума не позднее 2021г.</p>	<p>A. Провести анализ возраста судов национального транспортного флота;</p> <p>B. Разработать и внедрить национальные базы данных по судам, носящим государственный флаг;</p> <p>C. Усовершенствовать инспектирование государства флага;</p> <p>D. Разработать и внедрить Электронную систему наведения;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Возрастной профиль национального транспортного флота установлен и проанализирован;</li> <li>▪ Инспекции государства флага улучшены;</li> <li>▪ Электронная</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническая помощь;</li> <li>▪ Компьютерное оборудование и программное обеспечение ИТ;</li> <li>▪ Финансирование для тренинга, семинаров,</li> </ul>	<p>2015 г. (от «Серого» до «Белого» списка) 2021г. (от «Черного» до «Белого» списка)</p>	<p>Все участвующие страны</p>	<p>Заинтересованные Министерства и ведомства</p>	<p>Обновленная документация является инструментом для планирования и составления расписания выведения из эксплуатации однокорпусных танкеров (см. Приоритетная деятельность #</p>

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
		<p>Е. Разработать и внедрить Электронную Сертификационную Систему для стандартизации всех документов и достижения прозрачности;</p> <p>Ф. Провести информационные семинары для морского сектора по Парижскому Меморандуму и т.д.;</p> <p>Г. Организовать проведение Специальных Инспекций;</p> <p>Н. Обновить документацию судов в соответствии с международными стандартами.</p> <p>И. Публикация данных инспектирования/задержек судов стран-участниц на основе Парижского меморандума, для достижения намеченных целей;</p>	<p>система наведения разработана и Электронная Сертификационная Система разработана и внедрена;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Национальные базы данных разработаны и внедрены;</li> <li>▪ Информационные семинары проведены;</li> <li>▪ Специальные инспекционные компании проведены;</li> <li>▪ Документация по судам обновлена.</li> <li>▪ Данные опубликованы.</li> </ul>	рабочих совещаний.				б).
6	<p>Поэтапный вывод из эксплуатации однокорпусных танкеров в соответствии с Конвенцией MARPOL 73/78 и его поправок.</p> <p>Странам-участницам принимать меры направленные на развитие национального морского торгового флота</p>	<p>А. Пересмотреть и улучшить национальную политику сдачи старых судов в металлолом;</p> <p>В. Оценить возможность и способность национальных СРЗ по сдаче на слом старых танкеров/судов;</p> <p>С. Адаптировать и принять соответствующее национальное законодательство, регулирующее требования и</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Национальная политика сдачи старых судов в металлолом пересмотрена и улучшена;</li> <li>▪ Возможности и способность национальных СРЗ по разделке судов оценена;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническая помощь</li> </ul>	2012- 2021 г.	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	Это потребует изменения законодательства для внедрения требований чтобы все новые танкеры соответствовали

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	на основе существующих национальных планов.	спецификации для строящихся танкеров/судов. D. Пересмотреть национальные планы развития торгового флота.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Национальное законодательство разработано, внедрено и выполняется;</li> <li>▪ Планы развития государственного торгового флота пересмотрены.</li> </ul>					<p>международным стандартам – т.е. имели бы двойной корпус.</p> <p>Определение времени будет обсуждаться согласно предполагаемому расписанию замены существующих танкеров государственного флота вместо расписания, предложенного национальными планами развития флота.</p>
7	Усилить внутреннюю проверку государствами флага работы Признанных Организаций (ПО /Морскими Регистрами), действующих от их имени.	<p>A. Пересмотреть процедуры заключения договоров между государствами флага и ПО;</p> <p>B. Проанализировать работу существующих ПО;</p> <p>C. Усилить возможности эффективного мониторинга ПО</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Положения и работа пересмотрены и проанализированы;</li> <li>▪ Персонал обучен и</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническое содействие</li> </ul>	2013		Заинтересованные Министерства и ведомства	



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
		<p>национальными администрациями;</p> <p>D. Провести TNA (оценку потребности в тренинге) и обучение персонала (министерств и организаций);</p> <p>E. Пропагандировать политику ЕС (ERIKA III) по отношению к ПО;</p> <p>F. Пропагандировать планирующийся Кодекс IMO по ПО.</p>	<p>возможности расширены.</p>					
8	<p>Содействовать ратификации Морской Конвенции о труде (МКТ МОТ) 2006г. странами-участницами.</p>	<p>Разработка и принятие национального законодательства по соответствующим, справедливым и безопасным рабочим условиям для моряков. Последующее представление документа о ратификации в МОТ (Международную организацию труда)</p>	<p>МКТ МОТ 2006 ратифицирована странами-участницами; Улучшены рабочие условия и права моряков</p>	<p>Техническое содействие</p>	<p>2014</p>	<p>Прибрежные государства Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали МКТ МОТ 2006</p>		
9	<p>Содействовать принятию и внедрению Конвенции по Профессиональной Безопасности и Здоровью ПБЗ – МОТ 2001 странами-</p>	<p>Разработка и внедрение национального законодательства и/или нормативов для защиты рабочих от рисков и устранения увечий, нанесенных на рабочем</p>	<p>Нормативы по профессиональной безопасности и здоровью установлены;</p>	<p>Техническое содействие</p>	<p>2014</p>	<p>Все страны-участницы</p>		

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	участницами	месте, недомоганий, болезней и летальных исходов.	Условия безопасности и здоровья улучшены					
10	Минимизировать отходы и выбросы морским транспортом и обеспечить, чтобы страны-партнеры могли достичь «хорошего экологического статуса» в морских водах, находящихся под их суверенитетом или юрисдикцией.	<p>A. Анализ современной ситуации и уровня выбросов;</p> <p>B. Внедрение лучших экологических практик и наилучших имеющихся технологий для предотвращения загрязнения морей;</p> <p>C. Внедрить принцип «загрязнитель платит» как экономическую основу контроля за экологически вредными видами деятельности, делая упор на важность ответственности путем принуждения загрязнителей платить реальную стоимость своей деятельности;</p> <p>D. Провести исследование для определения преимуществ и недостатков порядка, действующего в Черноморском и Каспийском регионах, по контролю выбросов оксидов серы в соответствии с Положением 14 Приложения VI MARPOL;</p> <p>E. Провести исследование потенциала схемы региональной помощи, направленной на способствование переходу на</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Лучшие практики внедрены;</li> <li>▪ Законодательство во дополнено, включен принцип «загрязнитель платит»;</li> <li>▪ Мониторинг парниковых газов ведется;</li> <li>▪ Выбросы парниковых газов уменьшены;</li> <li>▪ Преимущества и недостатки регионального контроля выбросов оксидов серы выявлены;</li> <li>▪ Альтернативные виды топлива для двигателей определены;</li> <li>▪ Рекомендации по использованию сжиженного природного газа</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническое содействие по экологическим практикам, контроль выбросов, законодательство и использование альтернативных видов судового топлива.</li> </ul>	2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	Дополнение существующего законодательства является необходимым условием внедрения принципа «загрязнитель платит».

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
		<p>альтернативные виды топлива морских судов, занятых в морских перевозках на короткие расстояния – с целью смягчить воздействие судоходства на окружающую среду;</p> <p>F. Провести исследование повышения эффективности использования энергии судами в море и в портах;</p> <p>G. Провести анализ затрат/выгод использования сжиженного природного газа в качестве судового топлива;</p> <p>H. Проводит каждые два года мониторинг выбросов парниковых газов;</p> <p>I. Разработать базу данных о выбросах;</p> <p>J. Оценить «Зеленый документ» по Системе торговли разрешениями на выбросы ЕС (ETS) в авиации и затем оценить его применимость в морском секторе.</p>	<p>в качестве судового топлива разработаны и обоснованы;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Оценка «Зеленого документа» ЕС для авиации выполнена.</li> </ul>					
11	<p>Пропагандировать использование альтернативных видов энергии в портах, в т.ч. нетрадиционные/альтернативные источники, такие как солнечная или</p>	<p>A. Провести исследование для определения использования альтернативных источников энергии, т.е. береговых источников электричества;</p> <p>B. Разработать материалы для информирования</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Исследование альтернативных энергетических решений проведено;</li> <li>▪ Материалы для информирования</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническое содействие;</li> <li>▪ Материалы по информированию общественно</li> </ul>	2015	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	волновая.	общественности и провести кампанию по информированию общественности.	<p>я общественности подготовлены и опубликованы;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Кампания по информированию общественности проведена.</li> </ul>	сти				
12	Улучшение портовых приемных сооружений для судовых отходов и остатков груза.	<p>A. Определить наличие адекватных сооружений и административных процедур, отвечающих ожидаемому увеличению перевозок;</p> <p>B. Обеспечить адекватные портовые приемные сооружения для судовых отходов согласно MARPOL 73/78, Приложение I, IV, V.</p> <p>C. Создать национальную информационную систему по приемке, передаче и удалению отходов;</p> <p>D. Внедрить эффективные системы уведомления об отходах и сбора платежей;</p> <p>E. Обучить персонал обращению с отходами в порту.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Адекватные портовые приемные сооружения и административные процедуры созданы;</li> <li>Национальная информационная система по обращению с отходами в порту разработана и внедрена;</li> <li>Система уведомления разработана и внедрена;</li> <li>Персонал обучен обращению с отходами в порту.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Техническая помощь;</li> <li>Компьютерное оборудование и программное обеспечение ИТ;</li> <li>Финансирование адекватных портовых приемных сооружений</li> </ul>	2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	
13	Разработать Региональную Систему	A. Пересмотр изменения регистрационных взносов,	<ul style="list-style-type: none"> <li>Пересмотр регистрационны</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Техническая помощь;</li> </ul>	2017	Все участвующие	Заинтересованные	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	<p>Менеджмента окружающей среды (EMS) в соответствии с ISO 14001 для морского транспорта, направленную на постоянное улучшение экологического аспекта судоходства.</p>	<p>экологических сборов и других платежей, с целью вознаграждения усилий, направленных на более экологически дружелюбное судоходство;</p> <p>B. Усиление регионального сотрудничества по EMS для морского транспорта на Черном и Каспийском морях;</p> <p>C. Разработать и внедрить EMS на базе ISO 14001;</p> <p>D. Разработать систему отчетности и мониторинга как часть EMS;</p> <p>E. Создать веб-сайт или региональный сервер для данных EMS;</p> <p>F. Повысить информированность об EMS.</p> <p>G. Дальнейшая поддержка деятельности Черноморской Комиссии и CASPECO в отношении EMS.</p>	<p>х взносов, экологических сборов и других платежей выполнен;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Региональное сотрудничество по EMS усилено;</li> <li>▪ EMS в соответствии с ISO 14001 разработана и внедрена;</li> <li>▪ Система отчетности и мониторинга разработана и внедрена;</li> <li>▪ Веб-сайт или региональный сервер для данных EMS разработан и создан;</li> <li>▪ Информированность о EMS повышена;</li> <li>▪ деятельность Черноморской Комиссии и CASPECO в отношении EMS оказана поддержка.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Компьютерное оборудование и программное обеспечение IT;</li> <li>▪ Финансирование для проведения тренингов, семинаров, повышения информированности;</li> </ul>		<p>страны</p>	<p>Министерства и ведомства</p>	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
14	Усилить национальное и межрегиональное реагирование на случаи морского загрязнения.	<p>A. Дальнейшая разработка и обновление национальных планов в случае чрезвычайной ситуации в соответствии с Протоколом о Сотрудничестве по борьбе с загрязнением Черного моря нефтью и другими вредными веществами в результате аварийных ситуаций;</p> <p>B. Дальнейшая разработка и внедрение проекта Протокола для Каспийского моря о региональном сотрудничестве в борьбе с разливами нефти (Протокола ОРИ) и связанного с ним проекта Регионального плана сотрудничества в случае крупных разливов нефти в Каспийском море;</p> <p>C. Создать межгосударственный механизм для обеспечения быстрого реагирования на случаи значительного загрязнения;</p> <p>D. Обеспечить в случае аварии доступность соответствующего оборудования и наличия процедур для немедленного реагирования в сотрудничестве с соседними странами;</p> <p>E. Координировать наблюдение с воздуха за морскими судоходными маршрутами</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Планы для Черного моря на случай чрезвычайной ситуации с разливом нефти разработаны и обновлены;</li> <li>▪ Проект Протокола ОРИ для Каспийского моря и связанного с ним проекта Регионального плана сотрудничества разработаны и разосланы;</li> <li>▪ Межгосударственный механизм создан;</li> <li>▪ Спутниковые снимки нелегальных сбросов в Черное и Каспийское море предоставлены в службу ЕС CleanSea Net, Стамбульский Технический</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническая помощь в разработке и обновлении Планов на случай чрезвычайной ситуации;</li> <li>▪ Техническая помощь для разработки и внедрения Протокола ОРИ ;</li> <li>▪ Техническая помощь для развития и внедрения спутникового наблюдения;</li> <li>▪ Техническая помощь для вступления в европейскую систему CleanSea Net;</li> <li>▪ Финансирование для адекватного аварийного оборудования;</li> <li>▪ Финансирование для лабораторног</li> </ul>	2020	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
		<p>чтобы обеспечить полную картину морского загрязнения и помочь идентифицировать подозреваемых в загрязнении;</p> <p>F. Тем, где спутниковые снимки недоступны, провести анализ затрат/выгод от внедрения спутниковой системы мониторинга.</p>	<p>университет-Центр Спутниковой связи и дистанционного зондирования (ITU-CSCRS) и другие соответствующие системы, при наличии технической возможности.</p>	<p>о оборудовании;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Финансирование для спутникового наблюдения.</li> </ul>				
15	<p>Стремиться к ратификации Международной Конвенции по контролю и менеджменту судовых балластных вод и осадков (BWM - 2004) для предотвращения потенциально разрушительного воздействия распространения вредных водных организмов, переносимых с судовыми балластными водами из одного региона в другой.</p>	<p>A. Провести анализ затрат/выгод от принятия Конвенции;</p> <p>B. Поддерживать стран-партнеров в принятии Конвенции;</p> <p>C. Разработать и внедрить План менеджмента балластных вод и осадков;</p> <p>D. Обучить персонал и инспекцию по BWM.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Анализ затрат/выгод от принятия Конвенции проведен;</li> <li>▪ Конвенция ратифицирована странами-партнерами;</li> <li>▪ План менеджмента балластных вод и осадков разработан и внедрен;</li> <li>▪ Персонал и инспекция по BWM обучены.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническое содействие</li> </ul>	2015- 2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	
16	<p>Подать предложения о «Специальных районах» в соответствии с Приложениями I, II, V и VI</p>	<p>A. Предпринять первые шаги для применения положения о «Специальных районах» для Каспийского моря (обратиться</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Применение положения о «Специальных районах»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническая помощь</li> </ul>	2015	Страны Каспийского моря	Заинтересованные Министерства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	MARPOL 73/78 для Каспийского моря .	за технической помощью) В. Обратиться за присвоением статуса «Специального района» Каспийскому морю	представлено и утверждено.				и ведомства	
17	Ратификация Конвенции CLC 1969 и Протоколов Конвенции CLC 1976 и 1992 гг.	А. Провести анализ затрат/выгод от принятия CLC 1992; В. Разработка и принятие национального законодательства о компенсации лицам, пострадавшим от загрязнения нефтью в результате морских аварий с участием судов, перевозящих нефть. Последующая подача Инструмента Ратификации в ИМО.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Анализ затрат/выгод от ратификации CLC 1992 проведен;</li> <li>▪ CLC 1992 ратифицирован а странами-партнерами;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Техническая помощь</li> </ul>	2020	Страны Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали Конвенцию CLC 1969 и ее Протоколы.	Заинтересованные Министерства и ведомства	
18	Ратификация Конвенции Фонд (FUND) (Международный Фонд компенсации ущерба от загрязнений нефтью) 1971	А. Провести анализ затрат/выгод от принятия Конвенции ФОНД 1971; В. Разработка и принятие национального законодательства по	Анализ затрат/выгод от ратификации FUND 1971 проведен;  Конвенция FUND 1971	Техническое содействие	2020	Прибрежные страны Черного и Каспийского морей, которые еще не		



№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	и Протоколов (1992, 2000, 2003) к Конвенции ФОНД 1971,	компенсации ущерба от загрязнений для восполнения недостаточной защиты, предоставляемой по Конвенции CLC 1969, и освобождению судовладельцев от дополнительного финансового бремени, налагаемого на них Конвенцией CLC 1969.	ратифицирована участвующими странами			ратифицировали Конвенцию FUND 1971 и Протоколы к ней.		
19	Ратификация Конвенции INTERVENTION 1969г. и Протокола 1973 к упомянутой Конвенции INTERVENTION	А. Разработка и принятие национального законодательства по мерам для предотвращения, смягчения или устранения опасности побережью или связанным с ним объектам, вызываемой загрязнением нефтью или другими веществами, как следствие морской аварии.	Конвенция INTERVENTION 1969 ратифицирована партнерскими государствами.	Техническое содействие	2020	Прибрежные страны Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали Конвенцию INTERVENTION 1969 и Протоколы к ней.		
	20. Ратификация Конвенции БУНКЕР от 2001г.	А. Провести анализ затрат/выгод по принятию Конвенции БУНКЕР 2001; В. Разработка и принятие национального законодательства о компенсации ущерба, причиненного загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти, перевозимой в бункерах судов в виде топлива. Последующее представление Инструмента о ратификации в ММО.	Анализ затрат/выгод по ратификации Конвенции БУНКЕР 2001 проведен;  Конвенция БУНКЕР 2001 ратифицирована партнерскими государствами.	Техническое содействие	2020	Прибрежные страны Черного и Каспийского морей, которые еще не ратифицировали Конвенцию БУНКЕР 2001.		
21	К 2015г. партнерские государства должны принять необходимые	А. Поддержать страны-участницы в ратификации и внедрении соответствующих конвенций,	▪ Конвенции, договоры и соглашения	▪ Техническая помощь	2015	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства	

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
	меры по присоединению к некоторым международным и региональным конвенциям, договорам и соглашениям по Черному и Каспийскому морям, относящимся к защите морской среды.	договоров и соглашений по защите морской среды; В. Провести анализ затрат/выгод от принятия конвенций, договоров и соглашений, соответственно;	ратифицированы и внедрены; ▪ Анализ затрат/выгод выполнен;				и ведомства	
22	Повысить соответствие национальных кодексов морской безопасности Международному Кодексу по охране судов и портовых средств (ISPS) и соответствующим Директивам ЕС.	А. Дальнейшая помощь странам-партнерам во внедрении Кодекса ISPS; В. Обучение персонала Кодексу ISPS; С. Обмен опытом и лучшими практиками по вопросам морской безопасности; D. Создание региональной ассоциации Офицеров Морской Безопасности; E. Проведение региональных конференций по вопросам морской безопасности.	▪ Страны-партнеры получили помощь во внедрении / достижении соответствия Кодексу ISPS; ▪ Персонал обучен согласно Кодексу ISPS; ▪ Региональная ассоциация Офицеров Морской Безопасности создана.	▪ Техническая помощь; ▪ Тренинг по Кодексу ISPS;	2015	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	
23	Создать интегрированную систему управления информацией об охране для судов на обоих морях, чтобы дать возможность идентификации, мониторинга, прослеживания и отчетов о судах, находящихся в	А. Разработать и внедрить интегрированную систему управления информацией о безопасности; В. Разработать и внедрить системы Обмена Электронными Данными (EDI) в портах, являющихся	▪ Интегрированная система управления информацией о безопасности разработана и внедрена; ▪ Системы	▪ Техническая помощь ▪ Программное обеспечение и компьютерное оборудование	2017	Все участвующие страны	Заинтересованные Министерства и ведомства	

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

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
25	Содействовать ратификации Конвенции МОТ 185 (ILO 185)	<p>А. Ратифицировать МОТ 185;</p> <p>В. Создать электронную базу данных по Удостоверениям моряка (SIDs);</p> <p>С. Усовершенствовать отпуск на берег моряков посредством ратификации и впоследствии применением положений Конвенции ILO 185.</p>	<p>Усиление безопасности на борту судна и в портах после применения Удостоверения моряка;</p> <p>Усовершенствование возможностей моряков по отпуску на берег при вступлении на судно и списании на берег.</p>	Техническое содействие	2015	Прибрежные государства Черного и Каспийского морей, не ратифицировавшие Конвенцию ILO 185.		

№	Приоритетные действия	Деятельность	Ожидаемые результаты	Начальные условия	Конечный срок	Соответствующая страна	Ответственность за выполнение	Комментарии
26	Принять и внедрить Процедурные нормы МОТ/ММО по безопасности в портах	А. Участвующим государствам прийти к соглашению и разработать общий подход к безопасности портов. В. Установить методы определения потенциальных слабых сторон в безопасности порта и подчеркнуть значение безопасности, задачи и меры по сдерживанию, обнаружению и реагированию на незаконные действия против портов, обслуживающих международные перевозки и морские операции.	Усиление и приведение в соответствие мер по безопасности в портах.	Техническое содействие	2015	Все участвующие государства		
27	Содействовать принятию МоВ о безопасности в портах	А. Учредить МоВ о безопасности в портах на основании процедурных норм МОТ/ММО по безопасности в портах; В. Разработать и внедрить общую систему мониторинга по безопасности портов и судов посредством Системы управления всеобщей безопасностью (SASEMAS)	Гармонизация и приведение в соответствие процедур по безопасности в портах	Техническое содействие	2015	Все участвующие государства.		

**ДОПОЛНЕНИЕ 1**  
**СТАТУС ВЫПОЛНЕНИЯ КОНВЕНЦИЙ**

**Примечание: Обновленную версию Статус выполнения конвенций можно найти на сайте: [www.imo.org](http://www.imo.org) ( раздел Конвенции/Conventions)**

