

Обзор выполнения «Региональной Стратегии действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года»

Обзор мероприятий представлен на основании присланных комментариев по итогам 2019 года.

Страны-участницы, руководствуясь национальными планами, а также, принятыми на себя обязательствами как члены Международной Морской Организации (ММО/ИМО), последовательно осуществляют внедрение соответствующих Конвенций, Протоколов, Инструкций, и других руководящих документов, направленных на обеспечение безопасности мореплавания и охране окружающей среды.

В настоящее время страны-участницы присоединились более чем к 20 Конвенциям ММО/ИМО и Протоколам к ним, Конвенциям Международной Организации Труда (МОТ). Процесс присоединения к другим конвенциям ММО продолжается.

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

1. Приоритетные действия по морской безопасности.

С целью обеспечения безопасности мореплавания в акваториях портов и на подходах к ним, в Турции, Азербайджане, Казахстане, Украине, Иране внедрены Системы Управления Движением Судов (СУДС). Созданы национальные данные Системы опознавания судов и слежения за ними на дальние расстояния (LRIT), которые успешно прошли испытания ММО/ИМО.

В Азербайджане в соответствии с Правилom 19-1 главы V Конвенции СОЛАС был создан Национальный центр идентификации и слежения за дальними действиями (LRIT), который оснащен новым типизированным навигационным радиооборудованием, отвечающим соответствующим последним требованиям. Национальный центр сдан в эксплуатацию с 01 декабря 2011 года. Он осуществляет деятельность по организации системы безопасности мореплавания, поддержанию режима безопасности плавания судов в территориальных водах Азербайджанской Республики, а также контролю за выполнением соответствующих установленных правил и организации Службы движения судов (СУДС) в территориальных водах Азербайджанской Республики.

В целях продолжения обеспечения доступности эффективных, устойчивых и надежных систем мобильной спутниковой связи Азербайджанская Республика заявила о своем намерении присоединиться к Конвенции 2008 года «Международной организации морской спутниковой связи (Инмарсат)» с внесенными в нее поправками.

Прибрежные государства Каспийского моря начали обсуждения по созданию гармонизированной системы контроля со стороны государства порта и расширению эффективного сотрудничества по обеспечению соблюдения стандартов, изложенных в соответствующих документах ИМО.

Моряки показали полную преданность и искреннюю приверженность во время пандемии COVID-19, а также сыграли важную роль в доставке товаров

первой необходимости и поддержании активности цепочек поставок. Азербайджанская Республика откликнулась на призыв ИМО назначить моряков «ключевыми работниками», которые находятся на передовой в этой глобальной борьбе. Поскольку моряки оказались в затруднительном положении на море и / или не могут присоединиться к судам из-за национальных ограничений на передвижение, введенных по всему миру в результате пандемии, Государственное морское агентство ввело меры, касающиеся продления срока действия сертификатов, подтверждения признания сертификатов, выданных другими правительствами, и других документов, выданных в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, а также срока действия документов, удостоверяющих личность моряков, выданных в соответствии с Конвенцией об удостоверениях личности моряков (пересмотренной), 2003 г., в редакции (№ 185), у которых истек или истекает срок действия вышеуказанных документов на борту судов, совершающих международные рейсы.

Турция приняла различные меры для обеспечения безопасности судоходства в окружающих ее водах. В связи с этим Турция создала национальную автоматизированную идентификационную систему (AIS) в 2007 году и систему LRIT в 2009 году. Более того, портовые зоны с высокой плотностью движения и Турецкие проливы охвачены СУДС. Все эти системы и электронная база данных морской администрации интегрированы в турецкую национальную систему VTMISS.

В Грузии была завершена разработка национальной сети станций автоматической идентификации (AIS), поскольку субсидии EMSA прибрежным станциям AIS закончились.

В Грузии национальная автоматическая идентификационная система (AIS) подключена к Средиземноморскому региональному серверу (MARES).

Грузия присоединилась к EU LRIT CDC и впоследствии выполнила все критерии, установленные для участия.

В Румынии, национальная Автоматическая идентификационная система (AIS) подключена к Средиземноморскому региональному серверу AIS (MARES).

В портовом комплексе Джурджулешть (Молдова) организована СУДС (VTMISS) которая обеспечивает мониторинг движения судов при заходе/выходе судов из порта.

Организацией Портов и Морской Организацией Исламской Республики Иран также выполнены ряд мероприятий, обеспечивающих безопасность мореплавания в регионе, в частности:

- Созданы и внедрены Системы управления движением судов (VTS system) в порту Анзали.

- Созданы и внедрены Автоматизированные системы идентификации (AIS system) в портах Амирабад, Ферейдонкенар, Ноушахр и Анзали.

- Создан Национальный центр данных LRIT (Система дальней идентификации и контроля местоположения судов) согласно Статьям 1-19, Главы 5 Конвенции SOLAS.

В Болгарии Проект Управления Системами движения судов завершен, обслуживание болгарской части зоны Черного моря установленными Автоматизированными идентификационными системами (AIS) и РЛС (Radar) проводится на должном уровне. Соответствующее международное

законодательство и законодательство ЕС перенесены в национальное законодательство Болгарии.

В странах проводятся мероприятия по выполнению требований Кодекса по внедрению обязательных инструментов ИМО, а также Схемы аудита стран-членов ИМО. По результатам мероприятий подготовлены соответствующие планы-действий по устранению имеющихся замечаний.

В рамках выполнения мероприятий, необходимо особо отметить, что на основании ежегодного отчета Парижского меморандума о Контроле судов государством порта, и на основании данных по инспектированию судов, Турция находится в «Белом списке» (т.е. это лучший показатель). Согласно годовому отчету Парижского меморандума о Контроле судов государством порта, а также на основании данных инспекции судов, Турция сохраняет свое место в «Белом списке» Парижского меморандума. Согласно годовому отчету USCG за 2019 год, Турция была исключена из Целевого перечня флаг на 2019 год благодаря проведению инспекций судов, плавающих под турецким флагом. Более того, Турция провела более 1500 инспекций в рамках Меморандума о взаимопонимании по Средиземному морю и Черноморского Меморандума о взаимопонимании, несмотря на ограничения, вызванные пандемией Covid-19 в 2020 году.

Такие страны как Исламская Республика Иран, Казахстан, Азербайджан в «Сером списке» (т.е. улучшенный результат) Парижского меморандума.

В Азербайджане для обеспечения точности соблюдения международных конвенций ИМО провела обязательный аудит в 2017 году. На основании оценки экспертной группы по аудиту корректирующие действия были предприняты Государственным морским агентством, которые направлены на устранение первопричин. Завершение и эффективность выполнения корректирующих действий была подтверждена аудиторской экспертной группой ИМО. Кроме того, Государственное морское агентство ввело Порядок подготовки инспекторов государственного контроля, в которых описываются требования к подготовке и повышению квалификации инспекторов государства флага и сотрудников государственного контроля порта в целях соответствия квалификации и соответствующему минимальному уровню компетентности. В соответствии с этим Порядком все вновь прибывшие и уполномоченные инспекторы государства флага и сотрудники государственного контроля порта будут обучены и их компетентность будет оценена, прежде чем уполномочить их руководить инспекциями и периодически после этого. Кроме того, Государственное морское агентство предпринимает решительные шаги для обеспечения соответствия судов, плавающих под флагом Азербайджанской Республики, и судов под флагом иностранных государств, заходящих в порты Азербайджанской Республики, установленным международным стандартам.

В январе 2017 года в Казахстане был проведен Обязательный аудит государств-членов ИМО, в рамках которого аудиторами ИМО проверялась система государственного управления по вопросам обеспечения безопасности мореплавания, защиты морской среды, подготовки отечественных моряков. По итогам аудита ИМО законодательство в сфере торгового мореплавания приведено в соответствие с требованиями морских конвенций по вопросам расследования морских аварий, осуществления контроля государства порта и флага, поиска и спасания на море, плавания судов в территориальных водах, предотвращения загрязнений с судов казахстанского сектора Каспийского моря, обмера судов, плавающих под Государственным флагом, проведения поисково-спасательных

операций, установлен порядок применения резолюций и рекомендаций ИМО на территории Казахстана. В настоящее время проводится работа по приведению системы подготовки моряков в соответствие с требованиями конвенции ПДНВ.

По результатам проведенных в странах аудитов был составлен план мероприятий по устранению выявленных недостатков.

В Украине проводится работа, по регулярной оценке, качества и показателей флага, на основе которой осуществляется работа с судовладельцами и признанными организациями.

В рамках проекта BCSE Европейского агентства морской безопасности (EMSA), проводятся семинары с участием экспертов EMSA, с тем чтобы помочь государствам флага эффективно выполнять свои обязанности и обязательства.

В Молдове проводятся работы по разработке и утверждению нормативной базы необходимой для повышения соответствия судов под Флагом Республики Молдова положениям международных конвенций. Также в процессе согласования проекты законодательных актов, которые позволят усилить ресурс Агентства Водного транспорта Республики Молдова т.е. улучшить существующий статус.

Также Правительством Республики Молдова было принято Постановление №414 от 24.06.2020 г. об утверждении Рамочного положения о соблюдении обязательств государства флага.

Страны проводят необходимую работу по улучшению существующего статуса, что крайне важно для поддержания имиджа страны при осуществлении международных перевозок морским транспортом.

В отношении Белого, Серого и Черного списка результаты инспектирования по Болгарии, Грузии, Румынии пока не опубликованы.

Страны эффективно осуществляют свои права и выполняют свои обязательства как государства порта в соответствии с различными международными документами. В то время как большинство государств-членов являются участниками региональных соглашений о контроле со стороны государства порта, другие государства-члены изучают свою практику обеспечения соблюдения международных правил судами под иностранным флагом.

Страны эффективно сотрудничают в операциях по поиску и спасанию SAR (Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года/ International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 1979).

Страны заключили соглашения о зонах SAR и предоставлении соответствующей помощи, в случае необходимости.

Например, Турция имеет многосторонние и двусторонние соглашения в операциях SAR с соседними странами:

- Многостороннее Соглашение: Соглашение о сотрудничестве в операциях по Поиску и Спасению между Прибрежными Черноморскими Государствами, участники – Республика Болгария, Грузия, Румыния, Российская Федерация, Турецкая Республика и Украина,

- Двусторонние Соглашения: с Турецкой Республикой Северного Кипра, Республикой Болгарией, Российской Федерацией, Сирийской Арабской Республикой и Азербайджанской Республикой.

В соответствии с принятыми на себя обязательствами по выполнению Международной Конвенции по предотвращению загрязнения вод с судов”

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships” (MARPOL), странами осуществляются меры по поэтапному выводу из эксплуатации однокорпусных танкеров. Параллельно идет обновление транспортного флота новыми судами, отвечающими всем необходимым современным требованиям.

В частности, в Грузии существуют ограничения захода в грузинские порты однокорпусных танкеров. Согласно государству флага, Грузия не принимает однокорпусные танкера, плавающие под грузинским флагом.

В соответствии с Конвенцией MARPOL 73/78, однокорпусные танкера не имеют права заходить в порты Турции и плавать в ее территориальных водах.

По данным Морской администрации Украины, в настоящее время нет однокорпусных танкеров, попадающих под действие Конвенции MARPOL.

Болгария и Румыния осуществляют необходимые комплексные меры в соответствии с Директивами ЕС, где также запрещена эксплуатация однокорпусных танкеров.

В территориальных водах Азербайджана, и Казахстана в настоящее время не эксплуатируются однокорпусные танкера.

Азербайджан, Казахстан, Россия, Иран, Туркменистан, имеют Соглашения о сотрудничестве в сфере предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Каспийском море, заключенное между всеми прикаспийскими государствами в 2014 году.

В Казахстане приняты Правила по предотвращению загрязнений с судов, направленных на внедрение требований конвенции MARPOL.

В Молдове было утверждено Постановление Правительства о внедрении положений, касающихся осуществления мер в соответствии с конвенцией MARPOL т.е. ограничения доступа в территориальные воды однокорпусных танкеров.

Страны обсуждают особенности Морской Конвенции о труде (МКТ МОТ) 2006г. (это Азербайджан, Казахстан, Украина, Турция, Грузия, Молдова). Болгария, Иран, Румыния ратифицировали данную Конвенцию. Конвенция направлена на обеспечение моряков нормальными рабочими условиями и гарантирование экономических интересов в справедливой конкуренции за качественных судовладельцев.

В то же время страны принимают меры по внедрению Рекомендаций Конвенции по Профессиональной Безопасности и Здоровью ПБЗ – МОТ 2001. В ряде стран этот вопрос находится на рассмотрении Правительства. В некоторых странах готовятся внутригосударственные регламентирующие документы схожие с Конвенцией МОТ 2001.

2. Приоритетные действия по защите окружающей среды.

В странах проводится соответствующая работа, с целью достижения «хорошего экологического статуса» в морских водах, находящихся под их суверенитетом или юрисдикцией.

Иран, Турция, Грузия и Болгария присоединились к Конвенции по контролю и менеджменту судовых балластных вод и осадков “ (International Convention for

the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments-2004" (BWM-2004 г.).

В Турции инспекторы государственного портового контроля, проводящие аудит в соответствии с требованиями Международной Конвенции по контролю и менеджменту судовых балластных вод и осадков (2004) прошли курсы повышения квалификации государственного и международного уровня.

Данная Конвенция стремится к предотвращению потенциального разрушительного воздействия в результате распространения чужеродных инвазивных видов, перевозимых с балластными водами судов из одного региона в другой.

В Украине вопрос управления балластными водами и предотвращение загрязнения морской окружающей среды и распространения опасных морских организмов, перевозимых с балластными водами судов, регулируется национальным природоохранным законодательством.

В Азербайджане, Казахстане, Молдове, Румынии и Украине Конвенция пока не ратифицирована. Этот вопрос в настоящее время регулируется внутригосударственными нормативными документами, где предусмотрен полный запрет на сброс с судов в море неочищенных сточных вод, нефти, вредных веществ, содержащих их вод, мусора и всех видов пластмасс.

Также на национальном уровне, в частности, в Казахстане, Азербайджане, Иране, запрещается использовать суда, ранее работавшие в иных водных бассейнах, без проведения экологического обследования во избежание случайной интродукции в Каспийское море объектов растительного и животного мира. При этом в целях предотвращения загрязнения Каспийского моря и сохранения его биоресурсов, в портах Азербайджана должны быть предусмотрены оборудования для приема балластной воды, и капитан судна и судовладелец несут ответственность за загрязнение морской среды, вызванное человеческой ошибкой при сбросе балластной воды или техническим сбоем судового оборудования. Все отходы сдаются и утилизируются соответствующими береговыми структурами. Азербайджанская Республика постоянно следит за тем, чтобы сотрудники проходили надлежащую подготовку и расширяли свои навыки в области осуществления международных морских конвенций. В этой связи, в рамках Проекта по Черному и Каспийскому морям Европейского агентства морской безопасности, Азербайджан получает техническую поддержку для расширения знаний о последствиях требований и проблем, связанных с управлением балластными водами.

В соответствии с Приложениями I, II, V и VI MARPOL 73/78, в положении идет речь о «Специальных районах». Странам Прикаспийских государств было рекомендовано подать предложения и согласовать данные меры по возможному принятию решения о «Специальных районах». В настоящее время вопрос рассматривается в контексте Рамочной Конвенции по защите морской среды Каспийского моря от 12 августа 2006 года (именуемой еще как Тегеранская Конвенция).

В странах проводятся работы по пропагандированию использования альтернативных видов энергии в портах, в частности в Азербайджане, в целях исследования и изучения альтернативных видов энергии, на нескольких причалах

порта установлены причальные источники электроэнергии, использующие также источники солнечных батарей и ветровых установок.

Для обеспечения эффективного реагирования на аварийные разливы нефти в Казахстане создана специализированная организация «KMG Systems & Services», которая оперирует Северо-каспийской экологической базой реагирования на разливы нефти (СКЭБР) при проведении морских операций и Базой поддержки морских операций в порту Баутино (БПМО).

В Молдове Постановлением №76 от 12.02.2020 г. были утверждены методологические нормы применения положений Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ).

В Турции в целях установки портового оборудования, не наносящего вред окружающей среде, Министерство Транспорта и Инфраструктуры реализует проект «Проект Зеленый Порт». Проект нацелен на обеспечение эффективного, скоординированного и комплексного подхода к функционированию портового оборудования, что позволит уменьшить вредное воздействие на окружающую среду, создаваемое судами и портовыми операциями, принимать административные и технические меры в отношении здоровья и безопасности работников порта, и предоставить результаты этой работы в администрацию. Сертификат Зеленый Порт/ Эко Порт присваивается оборудованию, отвечающему критериям, определенным Министерством транспорта и инфраструктуры. В этом контексте, на сегодняшний день 20 портам были выданы сертификаты Зеленого порта

Правительством Украины утверждена Национальная транспортная стратегия на период до 2030 года, предусматривающая использование альтернативных видов судового топлива и уменьшение выбросов парниковых газов. Также утверждена стратегия развития морских портов Украины на период до 2038 года, предусматривающая создание инфраструктуры для обеспечения бункеровки судов СПГ и принятия всех видов судовых отходов в соответствии с требованиями Международной конвенции МАРПОЛ 73/78.

В Украине Администрацией морских портов Украины реализуется пилотный проект «Зеленый порт». Внедряется система удаленного мониторинга загрязнений акватории морского порта и атмосферного воздуха с помощью стационарных датчиков и аэромобильных устройств.

В Румынии для использования источников альтернативной энергии были установлены причальные источники электроэнергии на нескольких причалах порта.

По информации Организации Портов и Морской Организации Исламской Республики Иран, также осуществляются меры по использованию альтернативных видов энергии на территории Ирана и в портах. Их численность и качество значительно возрастет до 2024 года.

Страны принимают меры по совершенствованию портовых приемных сооружений для судовых отходов и остатков груза. В Азербайджане действующее законодательство обязует все порта на территории Азербайджана обеспечивать сбор судовых отходов и остатков груза.

Что касается портовых приемных сооружений, то Азербайджанская Республика активно стремится к тому, чтобы порты выполняли свои обязательства по удовлетворению потребностей судов, которые обычно посещают порт, без неоправданных задержек. Примером этого является

периодическая работа, проводимая в соответствии с руководящими принципами ММО для проверки того, что портовые приемные сооружения надлежащим образом продолжают удовлетворять потребности пользователей. Уже разработан План управления портовыми отходами для окончательного удаления остатков/отходов MARPOL. Кроме того, Бакинский международный морской торговый порт является первым морским портом в регионе Каспийского моря, который был признан “зеленым портом” Европейской организацией морских портов.

В настоящее время во всех портах в основном используются стационарные и мобильные сооружения, такие как специализированные суда, сборщики льяльных и фекальных вод и суда - нефтемусоросборщики, работающие в круглосуточном режиме. Сооружения для приема судовых отходов и остатков груза в Бакинском международном морском торговом порту, которые полностью соответствуют требованиям международной конвенции MARPOL.

В соответствии с поправками к Приложению VI к Конвенции MARPOL о системе сбора данных о потреблении мазута судами, которые вступили в силу 1 марта 2018 года, Азербайджанская Республика передала сводные данные по каждому виду мазута, используемому судами валовой вместимостью 5000 т и выше, в ИМО соответственно. Более того, Азербайджанская Республика подтвердила, что планы управления энергоэффективностью судов включают описание методологии, которая будет использоваться для сбора необходимых данных.

Азербайджанской Республике как стране-бенефициару в рамках проекта Черного и Каспийского морей, запущенного EMSA, предоставляется услуга CleanSeaNet, предлагающая бороться против преднамеренного или случайного загрязнения моря. Азербайджан тщательно анализирует информацию, полученную в рамках CleanSeaNet, что позволяет эффективно применять правовые инструменты.

В Казахстане в соответствии с утвержденным Перечнем обязательных услуг морского порта, казахстанские порты предоставляют услуги по принятию с судов без каких-либо ограничений всех видов имеющихся загрязнений (за исключением балластных вод) в период стоянки их в порту.

В Молдове Министерство экономик и инфраструктуры предусмотрело в Стратегии развития транспорта и инфраструктуры на период 2013 – 2022 годы обеспечение Джорджюлештского портового комплекса приёмными сооружениями для принятия с борта судов отходов.

Все остальные страны осуществляют комплекс мер по выполнению требований международной конвенции MARPOL.

Реагирование на случаи морского загрязнения в странах обеспечивается в рамках национальных планов. В частности, на Каспийском бассейне наряду с национальными планами действует Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря от 12 августа 2006 года (именуемой еще как Тегеранской Конвенцией). Стороны Конвенции, в частности, обязуются незамедлительно оповещать друг друга о промышленных авариях и природных катастрофах, а также обеспечивать и поддерживать адекватную готовность к чрезвычайным экологическим ситуациям, включая наличие надлежащего оборудования и квалифицированного персонала.

Турция продолжает совершенствовать возможности готовности к чрезвычайным экологическим ситуациям при возможном загрязнении моря нефтью. С этой целью в Текирдаге был создан Национальный центр морской безопасности и реагирования на чрезвычайные ситуации (UDEM). Этим центром будет обеспечиваться проведение всех мероприятий по реагированию на чрезвычайные ситуации. В то же время, центр проектируется в виде кампуса, где под одной крышей будут проводиться курсы повышения квалификации по реагированию на чрезвычайные ситуации, R&D, тренировки, семинары / конференции стран Средиземного и Черного морей. Организационная деятельность по созданию центра была осуществлена, тренинги на государственном и международном уровнях начали проводить. Центр оснащен материалами и оборудованием для реагирования на чрезвычайные ситуации при нефтяном загрязнении. В предстоящий период планируется создать станции чрезвычайного реагирования, которые будут работать в этом центре, охватывая всю береговую линию и оснащая станции необходимым оборудованием и обеспечивая персоналом.

В Украине проводится разработка плана взаимодействия Администрации морских портов Украины, Государственной пограничной службы Украины, Государственной экологической инспекции Украины, Государственной службы морского и речного транспорта Украины для оперативного выявления загрязнений с судов. Также изучается вопрос взаимодействия Администрации морских портов Украины с организациями, которые обеспечивают мониторинг морской поверхности с помощью спутников для оперативного выявления загрязнений с судов.

Администрация морских портов Украины усиливает свой потенциал готовности к чрезвычайным ситуациям при возникновении загрязнений акваторий морских портов. В частности, проводится дооснащение администраций морских портов тяжелыми морскими бонами для обеспечения ликвидации загрязнений с судов на внешних акваториях портов.

На Черноморском бассейне также осуществляются меры по реагированию на случаи морского загрязнения. Это обеспечивается путем получения спутниковых изображений, получаемых системой CleanSeaNet Европейского агентства Морской Безопасности (EMSA), показывающие возможные/вероятные разливы нефти с судов в зоне ответственности стран, входящих в зону ответственности ЕС.

В тоже время, странам-участницам рекомендуется продолжить работу по присоединению к таким Конвенциям как:

- Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (BUNKERS 2001 - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001);
- Международная Конвенция о создании международного фонда компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1971 года (FUND 1971 ФОНД-71 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971), и протоколы к ней;
- Протокол 1973 года о вмешательстве в открытом море в случае инцидентов, сопровождающихся загрязнением веществами иными, нежели нефть

(INTERVENTION PROT 1973 Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973);

- Международная конвенция по облегчению международного морского судоходства – Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL – 1965) с целью упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при заходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания.

В отношении Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL - 1965), Турция поручила признанным организациям, уполномоченным выдавать установленные законом свидетельства под контролем Турецкой Республики судам под турецким флагом, выдавать эти свидетельства в электронном виде с целью уменьшения административных нагрузок на администрации, должностные лица, осуществляющие портовый контроль, экипаж судов и другие заинтересованные стороны. С учетом стандартов, определенных в Конвенции FAL, была разработана система Морского единого окна Турции (TMSW), введенная в действие с 2018 года с целью упрощения и гармонизации административных процедур для судов, прибывающих и выходящих из турецких портов.

3. Приоритетные действия по обеспечению безопасности.

Особое место отводится в странах обеспечению безопасности, в том числе и на морском транспорте, в этой связи, в соответствии с национальными планами проводится соответствующая работа.

Поступающая информация от стран показывает, что в портах, судоходных компаниях созданы соответствующие структуры, назначены ответственные лица из числа офицерского состава для выполнения требования Кодекса по охране судов и портовых средств ОСПС(ISPS) и соответствующих Директив ЕС.

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

В Азербайджане, Украине в отношении судов, плавающих под Государственным флагом, а также в отношении портовых средств требования Кодекса ОСПС(ISPS) внедрены.

В Казахстане приняты национальные правила и требования по охране судов и портовых средств, имплементирующие требования Кодекса ОСПС.

В Румынии и Болгарии Кодекс ОСПС (ISPS) внедрен, остальные мероприятия определены и выполняются в соответствии с требованиями Директив и нормативных документов ЕС (Директива 2005/65/ЕС об укреплении безопасности портов. Регламент (ЕС) No 725/2004 о совершенствовании безопасности судов и портов включаются в национальное законодательство).

В Турции, требования Кодекса ОСПС(ISPS) выполняются на соответствующих уровнях.

В Грузии требования ОСПС (ISPS) полностью выполняются в соответствии с положениями Указа правительства, принятого в конце 2019 года. Новый указ также реализует Директиву 2005/65 / ЕС Европейского парламента и Совета от 26 октября 2005 года об усилении безопасности портов и Регламент (ЕС) № 725/2004 Европейского парламента и Совета от 31 марта 2004 г. об усилении безопасности судов и портовых средств, выполнение которого было предписано Ассоциативным соглашением между Грузией и ЕС.

По информации Организации Портов и Морской Организации Исламской Республики Иран от судов, намеревающихся войти в порты Исламской Республики Иран, требуется предоставление соответствующей информации в Региональные Штабы ОСПС (ISPS Regional Headquarters).

Все данные о совместимых портовых сооружениях иранского штаба ОСПС (ISPS) доступны на интернет сайте ММО (IMO GISIS).

В настоящий момент в Молдове Агентством Водного Транспорта разрабатывается проект Постановления правительства, который позволит внедрить положения Кодекса ОСПС в отношении судов, плавающих под Государственным флагом, а также в отношении портовых средств.

В Украине функционирует система мониторинга надводной обстановки. Информационная система управления охраной портов большей частью действует на национальном уровне.

В Турции для составления отчетов о судах, идентификации, мониторинге, слежении судов, находящихся в море, применяются Информационная система управления портами (PMIS) и Национальная автоматизированная система идентификации (AIS).

В Болгарии Кодекс ISPS, Директива 2005/65 / ЕС по повышению безопасности порта, Регламент (ЕС) № 725/2004 об усилении безопасности судов и портов включены в национальное законодательство. Постановление об условиях и процедурах обеспечения безопасности судов, портов и портовых территорий создает условия для эффективного осуществления предусмотренных мер.

В Иране интегрированная система охраны судов в море разрабатывается в рамках государственного проекта. Интегрированная морская система была создана в большинстве портов Ирана, и в ближайшем будущем все порты будут оборудованы этой системой.

В остальных странах данная система действует как Национальная автоматизированная система идентификации (AIS), а также Система Управления Движением Судов (СУДС), и Система опознавания судов и слежения за ними на дальние расстояния (LRIT).

В целом все эти перечисленные системы обеспечивают центральные пункты Управления движением судов всей необходимой информацией по положению судов, и при необходимости выходом на связь с судами. На всех судах установлена радиоаппаратура Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания (ГМССБ). Кроме этого,

система устанавливает необходимую связь, обеспечивающую безопасность и срочность, а также передачу информации, необходимую для безопасности мореплавания, включая навигационные и метеорологические предупреждения.

Относительно ратификации Конвенции МОТ 185 (ILO 185). В ряде стран конвенция ратифицирована (Азербайджан, Казахстан, Иран, Грузия), в остальных странах идет процесс согласования.

В то же время если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное положение, то выдача удостоверений личности моряков может быть подчинена тем же условиям, которые предусмотрены национальным законодательством и иными нормативно-правовыми актами в отношении выдачи документов.

Каждая страна-участница может также выдавать удостоверения личности моряков, указанные в Конвенции, морякам, которым был предоставлен статус лица, постоянно проживающего на его территории.

Грузия начала выдавать удостоверения личности моряков в соответствии с поправками 2016 года к Конвенции МОТ 185, согласно которым выдача нового удостоверения личности моряка должна производиться с использованием технологии, аналогичной той, которая в настоящее время используется в электронных паспортах. Первые такие документы Грузия выдала своим морякам 22 февраля 2021 года.

В Азербайджане, Казахстане, Иране, Турции и на Украине установлены национальные правила и требования по охране судов и портовых средств, имплементирующие требования Кодекса ОСПС. Также в морских портах приняты правила, регламентирующие режим пропуска на территорию портов.

Азербайджан также пересматривает национальное законодательство в соответствии с поправками к Конвенции (пересмотренной) 2003 года об удостоверениях личности моряков (№ 185). Поскольку к международным поездкам были применены дополнительные меры безопасности, потребовалась модернизация SID. Новый SID был согласован как по форме, так и по содержанию с документом ICAO Doc 930 и внедряет современные нормы безопасности.

Вместе с тем, Арменией 1 марта 2020 года был принят Закон «О ратификации Соглашения государств-членов ЕАЭС «О судоходстве» и ведется работа по разработке проекта Морского Кодекса Республики Армения.

В целом, обзор присланных отчетов от стран показывает, что работы по выполнению приоритетных действий «Региональной Стратегии действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года», странами поэтапно осуществляются.

В то же время, странам предстоит еще проделать соответствующую работу, что в свою очередь должно приблизить нас к эффективной реализации поставленных целей, а это, прежде всего – безопасная работа морского транспорта в условиях всевозрастающих требований со стороны международных структур.

Рекомендации относительно выполнения мероприятий стратегии и их эффективности для стран будут даны позже.