

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ
ФОРМАЛЬНОСТЕЙ
41-я сессия
Пункт 17 повестки дня

FAL 41/17
7 апреля 2017 года
Подлинный текст на
английском языке

**ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ
О ЕГО СОРОК ПЕРВОЙ СЕССИИ**

Содержание

| Раздел | | Стр. |
|---------------|--|-------------|
| 1 | ОБЩАЯ ЧАСТЬ – УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ | 3 |
| 2 | РЕШЕНИЯ ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО | 4 |
| 3 | РАССМОТРЕНИЕ И ОДОБРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПОПРАВК К КОНВЕНЦИИ | 4 |
| 4 | ОБЗОР И ОБНОВЛЕНИЕ ПОЯСНИТЕЛЬНОГО РУКОВОД- СТВА К КОНВЕНЦИИ ФАЛ | 5 |
| 5 | ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЕДИНОГО ОКНА | 8 |
| 6 | МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ЛЮДЕЙ, СПАСЕННЫХ НА МОРЕ | 17 |
| 7 | НЕБЕЗОПАСНАЯ СМЕШАННАЯ МИГРАЦИЯ ПО МОРЮ | 19 |
| 8 | РАССМОТРЕНИЕ И АНАЛИЗ СООБЩЕНИЙ И ИНФОРМА- ЦИИ О ЛИЦАХ, СПАСЕННЫХ НА МОРЕ, И БЕЗБИЛЕТНЫХ ПАССАЖИРАХ | 22 |
| 9 | РУКОВОДСТВО ПО СВЯЗАННЫМ С УПРОЩЕНИЕМ ФОР- МАЛЬНОСТЕЙ АСПЕКТАМ ЗАЩИТЫ СЕТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ОТ КИБЕРУГРОЗ | 24 |
| 10 | АНАЛИЗ И РАССМОТРЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СНИ- ЖЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО БРЕМЕНИ, СВЯЗАН- НОГО С ПОЛОЖЕНИЯМИ ДОКУМЕНТОВ ИМО, В ТОМ ЧИСЛЕ В СЛУЧАЯХ, ВЫЯВЛЕННЫХ РГ-САТ | 25 |
| 11 | МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУД- НИЧЕСТВА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОБЛЕГЧЕНИЮ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА | 27 |

| Раздел | | Стр. |
|---------------|---|-------------|
| 12 | ОТНОШЕНИЯ С ДРУГИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ | 29 |
| 13 | ПРИМЕНЕНИЕ ПРОЦЕДУР КОМИТЕТА ПО ОРГАНИЗАЦИИ И МЕТОДУ РАБОТЫ | 29 |
| 14 | ПРОГРАММА РАБОТЫ | 33 |
| 15 | ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА 2018 ГОД | 38 |
| 16 | ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ | 38 |
| 17 | ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРЕДПРИНЯТЬ ДРУГИМ ОРГАНАМ ИМО | 41 |

СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ

| | |
|--------------|---|
| ПРИЛОЖЕНИЕ 1 | РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ КИБЕРРИСКАМИ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 2 | ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ В ОБЛАСТИ ОБЛЕГЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ОПТС НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2018–2019 ГОДОВ |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 3 | ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ПУНКТОВ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПОВЕСТКУ ДНЯ СОРОК ВТОРОЙ СЕССИИ КУФ |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 4 | ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ КОМИТЕТА ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ, ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 5 | ПОВЕСТКА ДНЯ КОМИТЕТА, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 6 | РЕЗУЛЬТАТЫ КУФ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2018–2019 ГОДОВ, УВЯЗАННЫЕ С НОВЫМИ СТРАТЕГИЧЕСКИМИ НАПРАВЛЕНИЯМИ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ОДОБРЕНЫ 117-Й СЕССИЕЙ СОВЕТА |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 7 | ПЕРЕЧЕНЬ СВИДЕТЕЛЬСТВ И ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬСЯ НА СУДАХ |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 8 | ЗАЯВЛЕНИЕ ДЕЛЕГАЦИИ НОРВЕГИИ |

1 ОБЩАЯ ЧАСТЬ

1.1 Комитет по упрощению формальностей провел свою сорок первую сессию с 4 по 7 апреля 2017 года под председательством г-на Юрия Меленаса (Российская Федерация). Также присутствовала заместитель председателя г-жа Марина Ангселл (Швеция).

1.2 На сессии присутствовали перечисленные в документе FAL 41/INF.1 делегации государств-членов и одного ассоциированного члена Организации, представитель региональной комиссии Организации Объединенных Наций, а также наблюдатели от неправительственных организаций, имеющих консультативный статус.

Вступительное слово Генерального секретаря

1.3 Директор Управления по безопасности на море, выступая от имени Генерального секретаря, начал свое вступительное слово с выражения соболезнований в связи с гибелью людей в результате террористического акта, совершенного в Санкт-Петербурге 3 апреля 2017 года. От имени Организации он принес соболезнования делегации Российской Федерации, а также семьям и близким невинных жертв этого теракта.

1.4 Комитет был проинформирован о том, что в южной части Атлантического океана у берегов Уругвая исчез крупнотоннажный рудовоз **Stellar Daisy**, плавающий под флагом Маршалловых Островов и принадлежащий Республике Корея. На тот момент два члена экипажа были спасены служащими уругвайских ВМС, и выступающий высоко оценил широкомасштабную поисково-спасательную операцию служб САР Уругвая. Восемь корейских и 14 филиппинских моряков все еще числились пропавшими без вести, и оратор обратился к делегациям Республики Корея и Филиппин с просьбой передать от имени Организации слова сочувствия семьям пострадавших в результате этого происшествия.

1.5 Директор Управления по безопасности на море, выступая от имени Генерального секретаря, подчеркнул необходимость придать работе Комитета еще более многосторонний характер и содействовать активному участию в ней всех заинтересованных сторон, представляющих государство (включая все структуры, занимающиеся вопросами организации работ, контроля и оформления документов в портах, в том числе органы пограничного и таможенного контроля, органы управления здравоохранением и сельским хозяйством, а также портовые и морские власти) и отрасль. В связи с этим Генеральный секретарь призвал делегации довести итоги текущей сессии до сведения указанных органов и передать им его приглашение принимать участие во всех будущих сессиях Комитета с целью усиления информационной составляющей обсуждений.

1.6 Полный текст вступительного слова можно скачать с веб-сайта ИМО, перейдя по следующей ссылке:

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>

Замечания председателя

1.7 В ответном слове председатель поблагодарил директора Управления по безопасности на море за воодушевляющее напутствие, переданное участникам от Генерального секретаря, и адресовал Генеральному секретарю заверения в том, что его рекомендации и просьбы будут самым внимательным образом учтены в ходе заседаний Комитета и его рабочих групп.

Утверждение повестки дня

1.8 Комитет утвердил предварительную повестку дня, изложенную в документе FAL 41/1, с поправками, в качестве повестки дня сессии и решил далее в ходе сессии руководствоваться аннотированной повесткой дня (FAL 41/1/1) и предварительным графиком работы.

Полномочия

1.9 Комитет был проинформирован о том, что полномочия делегаций, присутствующих на сессии, оформлены должным образом.

2 РЕШЕНИЯ ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО

2.1 Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документе FAL 41/2 (Секретариат), о касающихся деятельности Комитета итогах работы 69-й сессии КЗМС, 96-й сессии КБМ, 103-й сессии ЮК, 116-й сессии Совета, 3-й сессии Подкомитета ССС, 66-й сессии КТС, 70-й сессии КЗМС, 97-й сессии КБМ и 117-й сессии Совета и решил рассмотреть различные вопросы, которые требуют тех или иных действий со стороны Комитета, в рамках соответствующих пунктов повестки дня.

3 РАССМОТРЕНИЕ И ОДОБРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПОПРАВК К КОНВЕНЦИИ

3.1 Комитет напомнил, что его 40-я сессия 8 апреля 2016 года в соответствии со статьей VII 2) а) единогласно одобрила поправки к Приложению к Конвенции резолюцией FAL.12(40). Комитет отметил, что данные поправки должны вступить в силу в соответствии со статьей VII 2) b) 1 января 2018 года, если до 1 октября 2017 года по меньшей мере одна треть договаривающихся правительств не уведомит Генерального секретаря в письменной форме о том, что они не принимают поправки.

3.2 Комитет далее отметил, что каких-либо поправок к Приложению к Конвенции, требующих рассмотрения или официального одобрения на текущей сессии, предложено не было.

3.3 Комитет рассмотрел документы FAL 41/3 (Маршалловы Острова) и FAL 41/8 (Маршалловы Острова), в которых предлагается включить информацию о порте, терминале и причале в сведения о месте посадки безбилетных пассажиров, заносимые в формы, приведенные в дополнении 3 Приложения к Конвенции ФАЛ, дополнении приложения к резолюции FAL.11(37) и приложении к циркуляру FAL.2/Circ.50/Rev.2, соответственно.

3.4 Прежде чем приступить к обсуждению предложения по существу, Комитет рассмотрел документ FAL 41/3/1 (Секретариат), содержащий рекомендации Управления по правовым вопросам и внешним сношениям по вопросу о том, являются ли дополнения, и в частности дополнение 3, неотъемлемой частью Конвенции ФАЛ.

3.5 Комитет признал предложение, выдвинутое Маршалловыми Островами, заслуживающим внимания и обсудил возможность принятия решения, которое отражало бы его суть. В ходе последовавшего обсуждения делегация Багамских Островов предложила Комитету принять *Единое толкование дополнения 3 к Конвенции ФАЛ*, что было бы простейшим решением данной проблемы. Комитет постановил, что КУФ не является подходящей площадкой для обсуждения юридического статуса дополнений к Приложению к Конвенции ФАЛ. По этой причине указанный вопрос следует передать на рассмотрение ЮК.

3.6 Комитет постановил обратиться к ЮК с просьбой рассмотреть юридический статус дополнений к Конвенции ФАЛ и дать соответствующие рекомендации КУФ с учетом того, что окончательное толкование вопроса о том, являются ли дополнения 1, 2, 3 и 4 к Конвенции ФАЛ частью Конвенции ФАЛ, остается прерогативой договаривающихся правительств Конвенции ФАЛ.

3.7 Комитет далее решил пересмотреть циркуляр FAL.2/Circ.50/Rev.2 с целью включения дополнительной информации о порте, терминале и причале в сведения о месте посадки безбилетных пассажиров, заносимые в сообщения о случаях выявления безбилетных пассажиров, которые государства-члены и международные организации направляют в Секретариат.

3.8 Комитет поручил Секретариату подготовить документ с двумя предлагаемыми новыми циркулярами КУФ для рассмотрения Комитетом в пятницу, 7 апреля.

3.9 При рассмотрении документа FAL 41/WP.6 Комитет согласился с предложением одной из делегаций о включении, наряду со сведениями о порте, терминале и причале, дополнительной информации о «номере портового сооружения» в данные о месте посадки безбилетных пассажиров, заносимые в сообщения. Комитет одобрил циркуляры:

- .1 FAL.7/Circ.1 *Unified Interpretation of Appendix 3 to the FAL Convention*; и
- .2 FAL.2/Circ.50/Rev.3 *Reports on stowaway incidents*.

3.10 Отметив, что КБМ принял связанную с данной темой резолюцию MSC.312(88) *Пересмотренное руководство по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами*, Комитет постановил проинформировать КБМ об обсуждении этого вопроса и о решении, принятом Комитетом.

4 ОБЗОР И ОБНОВЛЕНИЕ ПОЯСНИТЕЛЬНОГО РУКОВОДСТВА К КОНВЕНЦИИ ФАЛ

4.1 Комитет напомнил, что его 36-я сессия одобрила Пояснительное руководство к Приложению к Конвенции, в котором содержатся рекомендации о толковании юридического текста, содержащегося в положениях Конвенции, и приводятся примеры передового опыта применения стандартов и рекомендуемых практик. Пояснительное руководство было выпущено в качестве циркуляра FAL.3/Circ.202 11 октября 2010 года.

4.2 Комитет напомнил, что его 37-я сессия отметила, что Пояснительное руководство необходимо пересматривать и обновлять в целях отражения в нем любых будущих поправок к Конвенции ФАЛ, и, принимая во внимание тот факт, что работа над Пояснительным руководством была завершена еще на 36-й сессии КУФ, постановила изменить название соответствующего результата на «Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ с целью учета любых поправок к Приложению к Конвенции ФАЛ».

4.3 Комитет напомнил, что на предыдущих сессиях он уже определил, что в ходе обзора Пояснительного руководства следует обратить внимание на следующие темы, вопросы и указания:

- .1 более развернутое описание принятых в международной практике стандартов, включая стандарты ООН, как указано в пункте 3.5 документа FAL 37/WP.5;

- .2 ссылки на Рамочные стандарты SAFE ВТамО в стандартах в целом и стандартах 1.6 и 2.1.3 в частности, как указано в пунктах 3.6 и 4.3 документа FAL 37/WP.5;
- .3 дополнительные руководящие указания к Рекомендуемой практике 4.3.1.2, касающиеся средств обеспечения безопасности, связанных с предотвращением проникновения безбилетных пассажиров в портовые сооружения и/или на суда, как указано в пункте 5.1 документа FAL 37/WP.5;
- .4 прочие вопросы, которые должны быть рассмотрены в Пояснительном руководстве, например, уровень безопасности, принятые в международной практике стандарты передачи электронных данных и ссылка на циркуляр МЕРС.1/Circ.1/644, как указано в пункте 6.1 документа FAL 37/WP.5;
- .5 противодействие практике некоторых стран, заключающейся в запрещении использования иностранных центров данных при предоставлении информации о судах, требуемой согласно Конвенции, как указано в пунктах 4.24 и 4.25 документа FAL 38/WP.4, а также в пункте 4.42 документа FAL 38/15;
- .6 вопрос о стандартах 1.3ter и 2.16.1, как указано в пункте 18 и приложении 2 к документу FAL 39/4; и
- .7 включение в Пояснительное руководство дополнительных указаний, касающихся информации, которая должна заноситься в графы Формы 7 ФАЛ, как указано в пунктах 4.3 и 4.7 документа FAL 40/19, а также в приложении 3 к документу FAL 40/4.

4.4 Комитет напомнил, что его 39-я сессия рассмотрела результаты семинара по безбилетным пассажирам, проведенного в Абиджане в марте 2014 года (FAL 39/6 и FAL 39/6/1), и признала важность предоставленной на нем информации. В то же время 39-я сессия КУФ решила, что было бы преждевременно начинать обсуждение выводов по результатам семинара, проведенного в Абиджане, в рамках процесса общего обзора Приложения к Конвенции ФАЛ. Комитет далее напомнил, что его 39-я сессия отметила, что аналогичный семинар для представителей портов стран Восточной и Южной Африки, которые, по имеющимся данным, являются региональными лидерами по числу садящихся на суда безбилетных пассажиров, планировалось провести 21–23 октября 2014 года в Дурбане, Южная Африка.

Образование рабочей группы

4.5 Рассмотрев вышеупомянутые вопросы, Комитет образовал Рабочую группу по обзору и обновлению Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ под председательством г-жи Марины Ангселл (Швеция) и поручил ей, принимая во внимание высказанные на пленарном заседании замечания и принятые в его ходе решения:

- .1 с учетом резолюции FAL.12(40) и тем, которые уже были отобраны Комитетом для возможного включения в Пояснительное руководство (FAL 37/WP.5, пункты 3.5, 3.6, 4.3, 5.1 и 6.1; FAL 37/17, пункт 4.39; FAL 38/WP.4, пункты 4.24 и 4.25; FAL 38/15, пункт 4.42; FAL 39/4, пункт 18 и приложение 2; FAL 40/19, пункты 4.3 и 4.7; FAL 40/4, приложение 3), определить, какие разделы Пояснительного руководства к

Приложению к Конвенции ФАЛ требуют внесения изменений, для предварительного рассмотрения Комитетом;

- .2 подготовить круг ведения корреспондентской группы по Пояснительному руководству, если таковая будет образована, для рассмотрения Комитетом; и
- .3 представить доклад в четверг, 6 апреля 2017 года.

Доклад рабочей группы

4.6 Рассмотрев доклад рабочей группы (FAL 41/WP.4), Комитет одобрил его в целом и предпринял действия, указанные ниже.

4.7 Комитет отметил прогресс, достигнутый Рабочей группой по обзору Пояснительного руководства, и одобрил документ, подготовленный группой и представленный в документе FAL 41/WP.4, в качестве основы для дальнейшей работы.

4.8 Комитет рассмотрел рекомендацию рабочей группы о переносе срока завершения работ в рамках данного результата под номером 8.0.1.2 на более позднее время и постановил перенести его на 2019 год.

Круг ведения корреспондентской группы по обзору Пояснительного руководства

4.9 Комитет утвердил следующий круг ведения для координируемой Францией* межсессионной корреспондентской группы по обзору Пояснительного руководства:

- .1 изучить текст Пояснительного руководства и разработать проект поправок, взяв за основу приложение к документу WP.4 и решения, принятые на 41-й сессии КУФ, с целью подготовки окончательной редакции проекта поправок;
- .2 проверить правильность перекрестных ссылок, содержащихся в Пояснительном руководстве;
- .3 рассмотреть вопрос и дать рекомендации о том, что делать с пояснительным текстом, связанным со стандартами или рекомендуемыми практиками, которые были удалены;
- .4 обеспечить, чтобы текст Пояснительного руководства учитывал тот факт, что государственные власти должны принять все необходимые меры по внедрению систем электронного обмена информацией к 8 апреля 2019 года;
- .5 обеспечить, чтобы текст Пояснительного руководства отражал подход, согласно которому в электронной среде важны данные, а не документы;

* **Координатор:**

Mr. Fabien Joret
Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea. Directorate General for Infrastructure, Transport and the Sea. Maritime Affairs Directorate. Merchant Fleet Unit
Tel: +33 (0)1 40 81 73 28
Email: fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr

- .6 проанализировать текст Пояснительного руководства и предложить изменения, которые обеспечили бы его нейтральность в гендерном отношении;
- .7 дать рекомендации относительно того, следует ли включать рекомендации по формам ФАЛ в Пояснительное руководство, должны ли такие рекомендации охватывать все формы или только одну из них (Форму 7 ФАЛ) или же было бы более целесообразно давать рекомендации путем включения ссылки на другой документ; и
- .8 представить доклад ко времени проведения следующей сессии Комитета для рассмотрения.

5 ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЕДИНОГО ОКНА

Проект ИМО по разработке прототипа «единого морского окна»

5.1 Комитет напомнил, что его 40-я сессия рассмотрела документ FAL 40/5 (Секретариат), в котором представлена информация о проекте ИМО по разработке прототипа «единого морского окна» (ЕМО). До 40-й сессии КУФ, в соответствии с решениями, принятыми на 65-й сессии КТС, и предложениями, выдвинутыми на 114-й сессии Совета, Секретариат организовал ряд встреч для консультаций с другими международными организациями (ЮНКТАД, ВТамО и IPCSA), а также с Норвегией, Республикой Корея, Чили и Европейской комиссией – донорами, ранее любезно предложившими свою помощь. Эти встречи были проведены с целью определения охвата проекта и подхода к управлению его реализацией.

5.2 Эти встречи ясно показали, что большинство, если не все системы, представленные донорами, вполне могут обеспечить достижение целей проекта. Некоторые из систем являются более сложными, чем другие, в силу специфических требований к интерфейсу «порт/пользователь» и находятся в эксплуатации уже много лет. При этом одна из основных выявленных проблем заключается в недостаточной согласованности форматов предоставления данных. По большей части предпочтение отдается трем различным форматам: ЭДИФАКТ (следует отметить, что он существует в разных версиях), XML и Excel. В связи с этим гармонизация и стандартизация форматов данных также должны рассматриваться в качестве конечной цели проекта.

5.3 Комитет напомнил, что его 40-я сессия рассмотрела следующие варианты, основанные на информации, которая была собрана в ходе упомянутых выше консультаций:

- .1 первый вариант – разработать прототип ЕМО, взяв за основу одну из систем, предлагаемых донорами, и/или части различных систем;
- .2 второй вариант – разработать совершенно новый прототип с учетом опыта других сторон в разработке и внедрении систем ЕМО; и
- .3 третий вариант – не разрабатывать прототип, а рекомендовать использование одной или нескольких существующих систем, например, из числа предложенных на данный момент или тех, которые могут быть предложены в будущем.

5.4 Комитет напомнил, что его 40-я сессия приняла к сведению следующие мнения, высказанные в ходе обсуждений Рабочей группой по электронным средствам очистки судов и касающиеся указанных вариантов:

- .1 большинство делегаций высказались в пользу разработки прототипа, основанного на одной из существующих систем, предлагаемых донорами, так как такой подход, в числе прочего, будет способствовать гармонизации и стандартизации требований к передаче данных;
- .2 некоторые делегации отдали предпочтение использованию существующих систем с особым вниманием к гармонизации и стандартизации форматов передачи данных уже внедренными системами ЕМО; однако также высказывалось мнение о том, что данный вариант не будет соответствовать ожиданиям некоторых доноров, поскольку он может повлиять на уровень и объем требующейся помощи; и
- .3 другие делегации высказали мнение о том, что, хотя это и не входит в круг ведения рабочей группы, разработка совершенно нового прототипа также может быть рассмотрена повторно после согласования охвата системы.

5.5 Комитет напомнил, что его 40-я сессия далее отметила мнение рабочей группы о том, что первые два варианта не обязательно являются взаимоисключающими. Кроме того, системы ЕМО, предлагаемые некоторыми донорами, в настоящее время доступны для государств-членов, нуждающихся в помощи, в рамках двустороннего взаимодействия.

5.6 Комитет напомнил, что его 40-я сессия также приняла к сведению следующие мнения, высказанные рабочей группой по вопросу о разработке прототипа ЕМО:

- .1 существует несколько версий ЕДИФАКТ, но все они обратно совместимы; также существуют различные версии XML, но не все из них полностью совместимы друг с другом;
- .2 разработка масштабируемого модульного прототипа ЕМО является наиболее подходящим решением, поскольку оно может быть легко интегрировано в более широкие концепции ЕО, что будет способствовать повышению уровня операционной совместимости;
- .3 на национальном уровне может существовать множество различных моделей реализации ЕМО, отражающих структуру и обязанности различных органов, участвующих в процессе очистки судов; и
- .4 прежде чем выбирать базовую систему для разработки прототипа ЕМО, следует проанализировать ожидания пользователей и согласовать основные принципы.

5.7 Комитет напомнил, что его 40-я сессия приняла к сведению мнение рабочей группы о том, что конкретные требования государств-членов, желающих внедрить ЕМО и нуждающихся в помощи, должны быть дополнительно проанализированы с целью разработки продукта, который будет отвечать их специфическим потребностям.

5.8 Комитет напомнил, что его 40-я сессия приняла к сведению заключение рабочей группы о том, что она не в состоянии дать рекомендации о дальнейших действиях по

разработке прототипа ЕМО и что для продолжения рассмотрения данного вопроса необходима дополнительная информация.

5.9 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила, что потребности пользователей имеют большое значение для определения объема работ по созданию прототипа ЕМО, и в связи с этим:

- .1 предложила государствам-членам, которым требуется помощь во внедрении ЕМО, в возможно более короткий срок обратиться в Секретариат (falsec@imo.org), чтобы обсудить их конкретные потребности и возможные решения;
- .2 предложила государствам-членам и организациям, желающим оказать помощь во внедрении ЕМО или разработке прототипа ЕМО, связаться с Секретариатом или направить соответствующую информацию на 41-ю сессию КУФ; и
- .3 обратилась к Секретариату с просьбой предоставить 41-й сессии КУФ анализ потребностей, краткое описание общих элементов и любую дополнительную информацию.

5.10 Комитет рассмотрел предоставленную Секретариатом информацию о разработке ИМО прототипа ЕМО и отметил, что Секретариат не получил дальнейших сведений о конкретных потребностях стран-получателей помощи, но ему был предоставлен определенный объем дополнительной информации о предложении, сделанном донорами (Норвегия, Республика Корея, Чили и Европейская комиссия).

5.11 Комитет рассмотрел документ FAL 41/5/2 (Япония), в котором предлагается внести изменения в приложение А к циркуляру FAL.5/Circ.36 с целью включения в него обновленного перечня существующих систем ЕМО, который мог бы помочь государствам-членам, которые хотят получить поддержку в создании ЕМО, наладить контакт с теми государствами-членами, которые готовы оказать помощь другим государствам-членам. Эта передовая практика могла бы способствовать оптимизации внедрения ЕМО.

5.12 Делегация Норвегии подчеркнула важность разработки ЕМО Организацией и необходимость согласования на текущей сессии базовых критериев эффективности системы, в том числе касающихся участия заинтересованных сторон, объема информации, стандартов, простоты и гибкости. Заявление Норвегии включено в приложение 8.

5.13 Комитет принял к сведению предложение делегации Перу поделиться своим опытом в области ЕМО с государствами-членами, не имеющими таких систем, а также предложение делегации Сингапура использовать накопленный этой страной опыт с целью содействия разработке прототипа ЕМО.

5.14 Комитет признал, что разработка ЕМО является настоятельной необходимостью с учетом того, что использование электронного обмена информацией станет обязательным 9 апреля 2019 года. Комитет также признал, что гармонизация и стандартизация элементов данных являются основой функциональной совместимости ЕМО.

5.15 Состоялось подробное обсуждение того, должен ли Комитет продолжать рассмотрение вопроса о прототипе ЕМО. Некоторые делегации, выражая обеспокоенность в связи с отсутствием прогресса со времени проведения 40-й сессии КУФ и непредоставлением соответствующих материалов странами-получателями, сочли предпочтительным сосредоточиться на предложении, сделанном Японией, то есть на содействии

двустороннему сотрудничеству в целях продвижения внедрения ЕМО. Другие делегации высказали свои соображения о потенциальных преимуществах разработки ЕМО в рамках ИМО. В итоге Комитет постановил поручить группе продолжить рассмотрение возможных дальнейших действий в отношении ЕМО и предоставить соответствующие рекомендации Комитету.

5.16 Комитет согласился с целесообразностью подготовки новой редакции руководства *Guidelines for setting up a single window system in maritime transport* (FAL.5/Circ.36) с целью отражения поправок, внесенных в руководство с момента его утверждения, что, в частности, предполагает пересмотр приложения А, выражающийся в обновлении перечня существующих систем ЕМО в целях содействия двустороннему сотрудничеству в деле продвижения внедрения ЕМО.

5.17 На основании этого решения Комитет поручил Рабочей группе по электронной очистке судов рассмотреть обновленную редакцию циркуляра FAL.5/Circ.36 и подготовить обоснование нового результата по внесению поправок в циркуляр FAL.5/Circ.36 для рассмотрения Комитетом в рамках пункта 14 повестки дня.

Технологические стандарты электронной подписи

5.18 Комитет рассмотрел документ FAL 41/5/3 (ИСО), в котором рекомендуется реализовать ЕМО в форме системы межмашинного взаимодействия, позволяющей полностью автоматизировать выполнение требований по представлению отчетности судном, а также содержится предложение о том, чтобы Комитет рассмотрел вопрос о разработке технологических стандартов для системы электронной подписи.

5.19 Комитет согласился с тем, что предпочтительным инструментом продвижения идеи о необходимости применения в будущих системах ЕМО решений на основе автоматизированного межмашинного взаимодействия является Пояснительное руководство, а не циркуляр.

5.20 После всестороннего обсуждения большинство членов Комитета высказались за то, чтобы поручить Рабочей группе по электронным средствам очистки судов продолжить рассмотрение предложения, содержащегося в документе FAL 41/5/3, и подготовить обоснование нового результата по разработке соответствующих технологических стандартов электронной подписи.

Гармонизация и стандартизация форматов передачи данных

5.21 Комитет напомнил, что его 40-я сессия приняла к сведению мнение рабочей группы о том, что существуют как технические, так и стратегические вопросы, которые необходимо решать в рамках гармонизации и стандартизации форматов передачи данных между различными существующими платформами ЕМО, в том числе с целью снижения административного бремени для судового персонала.

5.22 Комитет напомнил, что его 40-я сессия приняла к сведению мнение рабочей группы о том, что многие технические вопросы, касающиеся гармонизации и стандартизации, будут рассматриваться в рамках пересмотра Сводного руководства ИМО, в ходе совместной работы с участием различных заинтересованных сторон, в частности ЕЭК ООН, ВТамО и ИСО, на этапе внедрения ЕМО, а также в процессе текущей работы Комитета по содействию обеспечению операционной совместимости и упрощению процедур.

5.23 Комитет напомнил, что его 40-я сессия далее приняла к сведению мнение рабочей группы о том, что проблемы гармонизации и стандартизации часто возникают вследствие неизбежных различий в национальном законодательстве, организационных структурах и потребностях в данных, существующих у различных получателей информации, включая отдельные порты и государства порта.

5.24 Комитет напомнил, что его 40-я сессия предложила органам власти содействовать гармонизации на уровне отдельных портов и поощрять ее.

Сводное руководство ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям

5.25 Комитет напомнил, что его 40-я сессия согласилась с тем, что менять формат Сводного руководства ИМО на данном этапе не следует, но что определения данных в формах ФАЛ, приведенные в приложении 1 к Сводному руководству ИМО, следует пересмотреть или уточнить, для того чтобы избежать их возможного неправильного истолкования соответствующими пользователями Сводного руководства и другими заинтересованными сторонами, такими как ИСО, ЕЭК ООН и ВТамО, а также привести данные определения в максимально возможное соответствие с исходными моделями данных.

5.26 Комитет напомнил, что его 40-я сессия также постановила проверить существующие формы ФАЛ и информацию, связанную с безопасностью судна, на предмет возможных ошибок и несоответствий, как указано в документах FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1 и FAL 40/6/5.

5.27 Комитет напомнил, что на его 40-й сессии некоторые делегации высказали мнение о невозможности продолжения пересмотра Сводного руководства ИМО, поскольку эта задача не включена в ПДВУ Организации. При этом другие делегации высказали противоположную точку зрения, признав, что, хотя прямой ссылки на Сводное руководство ИМО в ПДВУ нет, данная работа может быть проведена, поскольку она подпадает под результаты текущей повестки дня Комитета. Тем не менее 40-я сессия КУФ согласилась с тем, что пересмотр Сводного руководства ИМО не включен в ПДВУ Организации, и вследствие этого решила не учреждать корреспондентскую группу по пересмотру Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям, образование которой было рекомендовано рабочей группой.

5.28 Комитет напомнил, что его 40-я сессия предложила государствам-членам и международным организациям направить 41-й сессии КУФ предложения по новому результату, касающемуся пересмотра Сводного руководства ИМО. Принимая во внимание решение не учреждать корреспондентскую группу, 40-я сессия КУФ предложила ВТамО образовать неофициальную корреспондентскую группу под эгидой ее Проектной группы по модели данных (ПГМД), чтобы получить информацию от всех заинтересованных сторон с целью более эффективного продолжения работы по сопровождению Сводного руководства с учетом обсуждений, состоявшихся в рамках рабочей группы.

5.29 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила, что дальнейшая работа по соотнесению данных будет проводиться параллельно ЕЭК ООН, ВТамО, ИСО и заинтересованными структурами частного сектора (такими как Группа по разработке судовых сообщений (SMDG) и группа PROTECT).

5.30 Комитет рассмотрел документ FAL 41/5/1 (ВТО), в котором содержится информация о ходе межсессионной работы по согласованию определений и соотнесению элементов данных, и выразил признательность ВТамО за отчет и значительный прогресс, достигнутый за истекший период.

5.31 Комитет отметил важность стандартизации определений элементов данных, упоминаемых в формах ФАЛ, поскольку она могла бы положительно отразиться на работе, проводимой Комитетом в области обеспечения операционной совместимости, реализации ЕМО и внедрения электронных свидетельств и электронной навигации.

Исследование в области обмена информацией между судном и берегом в целях повышения эффективности электронной очистки судов в портах

5.32 При рассмотрении документа FAL 41/INF.2 (Республика Корея) Комитет принял к сведению представленную информацию о прогрессе в области технической стандартизации морских цифровых технологий связи и о будущем плане стандартизации в целях цифровизации обмена информацией между судном и берегом для упрощения процесса очистки судов в портах. Республика Корея выразила свое намерение представить дополнительную информацию по этому вопросу на следующей сессии Комитета.

Руководство по использованию электронных свидетельств

5.33 Комитет напомнил, что его 40-я сессия одобрила циркуляр FAL.5/Circ.39/Rev.2 *Guidelines for the use of electronic certificates*.

5.34 Комитет отметил, что в период, прошедший со времени проведения 40-й сессии КУФ, правительства Багамских Островов, Германии, Дании и Сьерра-Леоне проинформировали Генерального секретаря о своем решении выдавать электронные свидетельства. Эта информация была разослана в циркулярных письмах №№ 3705, 3712, 3646 и 3715, соответственно.

5.35 Комитет отметил, что Секретариат разработал инструмент для предоставления и получения информации о верификации электронных свидетельств через модуль «Освидетельствования и выдача свидетельств» ГИСИС, а Германия, Дания, Либерия и Сьерра-Леоне подтвердили доступность своих веб-сайтов для верификации электронных свидетельств через ГИСИС.

5.36 Комитет настоятельно призвал государства-члены использовать ГИСИС для предоставления информации о своих веб-сайтах, используемых для верификации электронных свидетельств, как в целях обеспечения эффективности, так и для устранения необходимости в выпуске циркулярных писем в соответствии с резолюцией А.1074(28) *Уведомление и распространение через ГИСИС*.

5.37 Комитет отметил, что в декабре 2016 года Секретариат связался с секретариатами МОВ по контролю судов государством порта с целью выяснения того, предоставили ли они инспекторам КСГП инструкции о принятии электронных свидетельств, и:

- .1 секретариаты Парижского, Черноморского, Эр-Риядского и Токийского МОВ, а также Соглашения Винья-дель-Мар сообщили, что они направили циркуляр FAL.5/Circ.39/Rev.2 своим ИКСГП; и
- .2 в дополнение к этому, секретариат Парижского МОВ сообщил, что им также был разослан циркуляр PS 81 от 19 сентября 2016 года с руководящими указаниями по использованию электронных свидетельств.

Итоги 4-й сессии Подкомитета NCSR 4 по связанным с упрощением формальностей аспектам передачи обязательных судовых сообщений согласно правилу V/11 Конвенции СОЛАС

5.38 Комитет принял к сведению следующую информацию, предоставленную Секретариатом и касающуюся обсуждения на 4-й сессии Подкомитета NCSR в контексте резолюции MSC.43(64) *Пересмотренное руководство и критерии для систем судовых сообщений* итогов тестирования автоматизированной системы передачи судовых сообщений, которая включает предоставляемую до прихода судна информацию, связанную с формами ФАЛ:

- .1 4-я сессия Подкомитета NCSR решила не обсуждать этот вопрос далее, поскольку соответствующий результат распространяется лишь на системы обязательных судовых сообщений, предусмотренные правилом V/11 Конвенции СОЛАС. Требование о передаче предоставляемой до прихода судна информации в связи с формами ФАЛ и единым окном предусмотрено не Конвенцией СОЛАС, а Конвенцией ФАЛ;
- .2 4-я сессия Подкомитета NCSR отметила высказанное в ходе обсуждения мнение о необходимости целостного подхода к проблеме передачи судовых сообщений, охватывающего все формы передачи судовых сообщений, в том числе в рамках ЕМО, и подлежащего рассмотрению во взаимодействии с КУФ; и
- .3 4-я сессия Подкомитета NCSR одобрила проект Пересмотренного руководства и критериев для систем судовых сообщений и постановила, что никаких дальнейших действий не требуется.

5.39 Комитет решил, что продолжение рассмотрения данного вопроса является преждевременным.

Образование рабочей группы

5.40 Рассмотрев вышеупомянутые вопросы, Комитет образовал Рабочую группу по электронным средствам очистки судов под председательством г-на Буттурини (США) и поручил ей с учетом высказанных на пленарном заседании замечаний и принятых в его ходе решений:

- .1 рассмотреть документы FAL 41/5, FAL 41/5/1, FAL 41/5/2, и FAL 41/5/3 и дать Комитету рекомендации о дальнейших действиях по внедрению и обеспечению операционной совместимости системы ЕМО;
- .2 на основе документа FAL 41/5/2 рассмотреть вопрос об оптимальном подходе к обновлению циркуляра FAL.5/Circ.36 и приложения к нему, а также подготовить обоснование нового результата с целью внесения изменений в руководство *Guidelines for setting up a single window system in maritime transport* (FAL.5/Circ.36);
- .3 рассмотреть документ FAL 41/5/3 и подготовить обоснование нового результата с целью разработки соответствующих технологических стандартов электронной подписи; и
- .4 представить доклад в четверг, 6 апреля 2017 года.

Доклад рабочей группы

5.41 Получив и рассмотрев доклад рабочей группы (FAL 41/WP.5), Комитет утвердил его в целом и, в частности, предпринял действия, кратко изложенные в нижеследующих пунктах.

Проект ИМО по разработке прототипа ЕМО

5.42 Комитет отметил, что группа в целом рекомендовала Комитету продолжать оказывать поддержку проекту ИМО по разработке прототипа ЕМО. Что касается трех вариантов, перечисленных в пункте 5.3 выше, то, несмотря на то что вариант 1 получил определенную поддержку, в целом группа поддержала вариант 2 как позволяющий наилучшим образом учесть опыт и уроки, извлеченные из практики внедрения существующих систем единого окна, а также отметила, что данный вариант не противоречит варианту 3 с точки зрения сотрудничества между государствами-членами.

5.43 Комитет отметил, что группа была вынуждена отказаться от полной поддержки какого-либо одного варианта ввиду озабоченности, высказанной в связи с недостатком информации о масштабах и планах реализации прототипа и проекта, включая бюджетные и ресурсные последствия продолжения работы без четкого видения цели.

5.44 Некоторые делегации, признав, что группе не было дано четких указаний, выразили озабоченность в связи с отсутствием прогресса в реализации проекта и последствиями для сроков его осуществления в случае выбора варианта 2. В то же время другие делегации высказали иное мнение, заключающееся в том, что выбор варианта 2 уже является достижением, которое может позволить Секретариату продвинуться вперед в осуществлении проекта.

5.45 Комитет признал, что проект задает общие рамки, которыми могут руководствоваться государства-члены, но не нацелен на создание глобальной системы.

5.46 Комитет отметил, что обязательство по созданию систем электронного обмена информацией, предусмотренное Стандартом 1.3*bis*, не относится к ЕМО и для выполнения этого обязательства договаривающиеся правительства могут использовать системы, отличные от ЕМО. Поэтому Комитет пришел к выводу о том, что нет необходимости завершать проект к 9 апреля 2019 года.

5.47 Одна из делегаций высказала мнение о том, что в ходе разработки проекта следует консультироваться с представителями отрасли, с тем чтобы решения отражали практику, принятую в морском секторе.

5.48 Группа предложила Комитету поручить Секретариату доложить на следующей сессии об основных плановых результатах, бюджетных последствиях и графике проекта, а также о том, каким образом проект может помочь странам-получателям в выполнении работ, задач и руководящих указаний, предусмотренных циркуляром FAL.5/Circ.36, и в достижении других основополагающих целей системы единого окна к 2019 году. Делегации Норвегии и Республики Корея предложили оказать Секретариату поддержку, если таковая потребуется.

5.49 Некоторые делегации выразили обеспокоенность в связи с предложением возложить ответственность за проект на Секретариат, и Секретариату было предложено проинформировать Комитет о том, имеет ли он возможность выполнять эту работу.

5.50 Секретариат уведомил Комитет о том, что после направления 40-й сессии КУФ запроса о предоставлении указаний о том, каким образом следует продолжать реализацию проекта, никакой информации в межсессионный период им получено не было. Для продолжения работы над проектом Секретариату потребуются четкие рамки, руководящие указания и параметры. Секретариат также поднял вопрос о том, будет ли разработка ЕМО иметь долгосрочные бюджетные последствия.

5.51 Исходя из этого ответа, Комитет решил не оставлять эту работу в ведении Секретариата и предложил государствам-членам и международным организациям направить надлежащую информацию на следующую сессию Комитета. Комитет далее решил поручить Секретариату рассмотреть полученную информацию и дать соответствующие рекомендации 42-й сессии КУФ.

Внедрение и операционная совместимость ЕМО

5.52 Комитет предложил ВТамО продолжать координировать работу неофициальной корреспондентской группы, участие в которой открыто для всех заинтересованных сторон и которая решает задачи обеспечения операционной совместимости, стандартизации и гармонизации, и представить соответствующий отчет о ходе работы группы 42-й сессии КУФ. Комитет признал важность этой деятельности в связи с наступлением срока завершения работ в апреле 2019 года.

5.53 Комитет предложил государствам-членам и международным организациям направлять документы, касающиеся таких аспектов внедрения концепции ЕМО, как:

- .1 электронный обмен информацией, включая межмашинную коммуникацию, веб-сервисы и графические пользовательские интерфейсы;
- .2 интеграция других национальных структур и заинтересованных сторон в ЕМО;
- .3 механизмы упорядочения коммуникации между государственными органами и бизнесом и процедур очистки судов и грузов;
- .4 преимущества и опасения, связанные со сбором информации в соответствии с национальными требованиями о предоставлении данных, выходящими за рамки рекомендованных Конвенцией ФАЛ и Приложением к ней; и
- .5 формы поддержки Комитетом применения концепций ЕМО в развивающихся странах.

Рассмотрение обоснований предложений о новых результатах

5.54 Комитет решил рассмотреть подготовленные группой обоснования новых результатов в рамках пункта 14 повестки дня (см. пункты 14.3 и 14.4).

Круг ведения корреспондентской группы по обновлению циркуляра FAL.5/Circ.36

5.55 В соответствии с решением Комитета об утверждении нового результата «Обновление Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте»

(пункт 14.4) Комитет одобрил образование координируемой Японией* корреспондентской группы с целью внесения изменений в Руководство по созданию системы единого окна на морском транспорте со следующим кругом ведения:

- .1 проанализировать циркуляр FAL.5/Circ.36, включая приложение А, содержащее примеры передовой практики, с учетом Конвенции ФАЛ с поправками, замечаний, высказанных на пленарном заседании, документа FAL 41/5/2, а также сложившейся практики;
- .2 подготовить для рассмотрения Комитетом на его 42-й сессии проект пересмотренного циркуляра FAL.5/Circ.36 с целью внесения в него точной информации о последних изменениях в сфере морских перевозок, электронной и автоматизированной межмашинной коммуникации и сотрудничества между государствами-членами, а также о других событиях, произошедших в соответствующей области с момента принятия руководства в 2011 году; и
- .3 доложить о ходе данной работы на 42-й сессии КУФ.

5.56 Комитет решил, что корреспондентская группа не должна приступать к работе до тех пор, пока 118-я сессия Совета не одобрит новый результат.

6 МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ЛЮДЕЙ, СПАСЕННЫХ НА МОРЕ

Региональное соглашение между странами Средиземноморского региона

6.1 Комитет напомнил, что на 14-й сессии Подкомитета COMSAR в марте 2010 года Генеральный секретарь любезно предложил оказать содействие обсуждению мер по обеспечению безопасности людей, спасенных на море в Средиземноморском регионе.

6.2 Комитет напомнил, что 12 октября 2011 года, после принятия соответствующего решения, Италия провела региональное совещание, в ходе которого проект рамочного документа был утвержден в принципе, а проект регионального МОВ частично пересмотрен. Для того чтобы добиться реального прогресса в подготовке окончательной редакции проекта регионального МОВ, было признано целесообразным провести неофициальные консультации с заинтересованными сторонами, чтобы прийти к согласию по некоторым из наиболее спорных вопросов и относящимся к ним проектам формулировок до проведения следующего официального регионального совещания. Такие неофициальные консультации с заинтересованными сторонами были проведены в штаб-квартире ИМО 21 февраля 2012 года, 11 февраля и 7 апреля 2014 года с целью достижения прогресса в работе над проектом регионального соглашения.

6.3 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила, что 13 апреля 2015 года было проведено неофициальное совещание государств-членов, участвовавших в предыдущих обсуждениях, но сколько-нибудь существенного прогресса в вопросе о региональном соглашении достигнуто не было.

*

Координатор:

Mr. Junya Iida
Senior Researcher
International Coordination Division
National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Phone: +81 468445019
Email: iida-j2rh@milit.go.jp

6.4 Принимая во внимание, что со времени проведения 37-й сессии КУФ никаких документов по данному пункту повестки дня представлено не было и что за эти годы сколько-нибудь существенного прогресса достичь не удалось, Комитет решил включить этот результат в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, с намерением повторно рассмотреть это решение на 42-й сессии КУФ и предоставить 98-й сессии КБМ соответствующую информацию.

Отраслевые рекомендации по крупномасштабным спасательным операциям

6.5 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила, что 95-я сессия КБМ рассмотрела ряд ключевых вопросов, отнесенных к ее компетенции, в том числе о поисково-спасательных операциях и эксплуатации торговых судов в свете недавних событий, связанных с массовым спасением мигрантов. 95-я сессия КБМ:

- .1 постановила перенести результат 5.1.2.2 «Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море» из повестки дня Комитета, выходящей за рамки двухгодичного периода, в двухгодичную повестку дня Подкомитета NCSR на 2016–2017 годы и в предварительную повестку дня его 3-й сессии; и
- .2 направила *Руководство по обеспечению безопасности и охраны моряков и спасенных лиц* 3-й сессии Подкомитета NCSR для рассмотрения и последующего доклада 96-й сессии КБМ.

6.6 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила, что 3-я сессия Подкомитета NCSR рассмотрела документ NCSR 3/18 (МПС), в котором содержится информация о втором издании рекомендаций *Large scale rescue operations at sea: Guidance on ensuring the safety and security of seafarers and rescued persons* («Крупномасштабные спасательные операции на море: рекомендации по обеспечению безопасности и охраны моряков и спасенных лиц»), и решила:

- .1 предложить КБМ рекомендовать государствам-членам и организациям, имеющим статус наблюдателей, содействовать максимально широкому распространению отраслевых рекомендаций;
- .2 считать, что необходимость в дальнейших действиях в отношении отраслевых рекомендаций со стороны подкомитета отсутствует; и
- .3 поблагодарить МПС за ценную и полезную работу в этом направлении, отметить публикацию второго издания отраслевых рекомендаций, а также замечания, содержащиеся в пунктах 7–10 документа NCSR 3/18 и, в частности, касающиеся того, что данные рекомендации должны регулярно обновляться и продвигаться силами отраслевых структур до тех пор, пока сохраняется такая необходимость.

6.7 Комитет напомнил, что 96-я сессия КБМ призвала государства-члены и организации, присутствующие в качестве наблюдателей, содействовать максимально широкому распространению отраслевых рекомендаций и решила, что необходимость в каких-либо дальнейших действиях в отношении отраслевых рекомендаций со стороны подкомитета отсутствует.

6.8 Комитет отметил, что данные рекомендации размещены на веб-сайте ИМО¹.

¹ <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Pages/Default.aspx>

7 НЕБЕЗОПАСНАЯ СМЕШАННАЯ МИГРАЦИЯ ПО МОРЮ

7.1 Комитет напомнил, что, в соответствии с решением 29-й сессии Ассамблеи о включении в План действий высокого уровня (ПДВУ) на 2016–2017 годы нового результата «Вклад ИМО в решение проблем небезопасной смешанной миграции по морю», в отношении которого КБМ, КУФ и ЮК выполняют функцию вышестоящих органов, 40-я сессия КУФ постановила включить новый пункт «Небезопасная смешанная миграция по морю» в предварительную повестку дня 40-й сессии КУФ за номером 18.

7.2 Комитет напомнил, что его 40-я сессия рассмотрела итоги межучрежденческого Совещания высокого уровня по проблемам небезопасной смешанной миграции по морю, которое состоялось в штаб-квартире ИМО 4 и 5 марта 2015 года, и отметила решения, принятые 102-й сессией ЮК и 95-й сессией КБМ при рассмотрении итогов межучрежденческого Совещания высокого уровня.

7.3 Комитет напомнил, что его 40-я сессия далее отметила, что по инициативе Италии 21 сентября 2015 года в штаб-квартире ИМО состоялось неофициальное совещание по анализу правовой базы спасания смешанных групп мигрантов на море.

7.4 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила, что, в соответствии с рекомендацией межучрежденческого Совещания высокого уровня по проблемам небезопасной смешанной миграции по морю разработать объединенную базу данных об инцидентах с мигрантами и о лицах, подозреваемых в организации их незаконных перевозок, и используемых ими судах, секретариаты ИМО, МОМ и УНП ООН представили 95-й сессии КБМ поправки к дополнению циркуляра MSC/Circ.896/Rev.1, направленные на то, чтобы отразить в объединенной базе данных информацию об инцидентах с мигрантами и о лицах, подозреваемых в организации их незаконных перевозок, и используемых ими судах, не затрагивая при этом вопроса о незаконных перевозках мигрантов, поскольку он выходит за рамки сотрудничества между тремя указанными организациями.

7.5 Комитет напомнил, что его 40-я сессия решила рекомендовать 96-й сессии КБМ при внесении поправок в циркуляр MSC/Circ.896/Rev.1 принять во внимание следующие соображения:

- .1 в тексте рекомендаций следует сохранить формулировки, отражающие их необязательный характер;
- .2 первый пункт приложения к проекту пересмотренного циркуляра, касающийся Конвенции против транснациональной организованной преступности, следует удалить;
- .3 в третьем пункте приложения к проекту пересмотренного циркуляра речь должна идти о государствах-членах, а не о договаривающихся правительствах;
- .4 название отчета, содержащееся в форме предоставления данных в дополнении приложения к проекту пересмотренного циркуляра, должно отражать тот факт, что отчет касается инцидентов с мигрантами на море;
- .5 из формы предоставления данных неясно, в чем заключается разница между информацией, подлежащей занесению в графы «Краткое описание инцидента и принятых мер» и «Сведения о незаконной перевозке мигрантов морем». Эти две графы следует объединить; и

- .6 для облегчения последующего обновления информации данный циркуляр должен оставаться циркуляром КБМ, относящимся к компетенции данного комитета, и его не следует оформлять в виде совместного циркуляра КБМ-КУФ.

7.6 Комитет отметил, что, принимая во внимание предложенные 40-й сессией КУФ поправки, 96-я сессия КБМ одобрила циркуляр MSC.1/Circ.896/Rev.2 *Interim measures for combating unsafe practices associated with the trafficking, smuggling or transport of migrants by sea*. Кроме того, 96-я сессия КБМ также поручила Секретариату предоставлять любую полученную им информацию о действенности сообщений в формате, предусмотренном добавлением к циркуляру MSC.1/Circ.896/Rev.2.

7.7 Комитет принял к сведению итоги Симпозиума по миграции морем, который состоялся во Всемирном морском университете в Мальмё 26 и 27 апреля 2016 года и в котором участвовали различные организации, профильные специалисты и научные работники. Целью симпозиума являлось рассмотрение целого ряда вопросов, относящихся к смешанной миграции по морю. Пять групп экспертов обсуждали проблемы оценки миграции по морю, прав человека в связи с миграцией, транспортировки и незаконного ввоза людей морем, а также вопросы безопасности и охраны в контексте миграции по морю и международно-правовые аспекты финансовой ответственности и страхования.

7.8 Симпозиум выделил десять важнейших направлений работы. Они заключаются в следующем:

- .1 продолжать оказывать давление на ООН с целью повторного рассмотрения вопроса о выборе безопасных мест убежища для мигрантов до их посадки и о доставке лиц, ищущих убежища, и наименее защищенных людей в безопасные места, используя надлежащие средства транспорта (например, паромы) и таким образом помогая им избежать зависимости от лиц, занимающихся незаконной перевозкой людей;
- .2 проявлять заботу о благополучии моряков, которые могут получить психологическую травму, при проведении тяжелых в эмоциональном отношении спасательных операций;
- .3 улучшать ресурсную базу пунктов приема, не оставляя прибрежные государства один на один с необходимостью решения возникающих проблем;
- .4 проводить более рациональную и прагматичную политику в отношении людей, ищущих убежища;
- .5 более внимательно проанализировать движущие факторы и положить конец проявлениям излишней щепетильности и политической корректности в отношении зачастую чрезвычайно низкого качества управления и экстремально высокого уровня коррупции, вынуждающих людей покидать свои страны;
- .6 учиться друг у друга и уделять должное внимание важности двустороннего и межучрежденческого сотрудничества на оперативном уровне;
- .7 активизировать работу по наращиванию потенциала и передаче технологий, чтобы в глобальном масштабе помогать тем, кто имеет меньше

возможностей, делаясь опытом проведения операций на море и на суше в условиях текущего кризиса;

- .8 регулярно проводить брифинги и повышать уровень прозрачности в целях противодействия слухам, которые в эпоху молниеносной связи могут распространяться ускоренными темпами, отрицательно сказываясь на настроениях мигрантов;
- .9 повышать уровень взаимодействия между государственными органами и судоходными компаниями (по примеру Центра по распространению информации (Information Fusion Centre (IFC)) в Сингапуре), что, несомненно, является полезной практикой, которая может быть с успехом применена в других регионах; и
- .10 силами всех участников оказывать капитанам судов максимальную поддержку в проведении спасательных операций, с тем чтобы они не испытывали опасений или сомнений в необходимости вмешательства в ситуацию.

7.9 Комитет выразил свою признательность ВМУ за организацию этой важной конференции. Более подробные сведения о симпозиуме можно найти на вебсайте ВМУ по адресу <http://www.wmu.se/news/symposium>, а презентации можно загрузить с портала Maritime Commons по адресу http://commons.wmu.se/migration_by_sea.

7.10 Комитет принял к сведению, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций 6 октября принял резолюцию 2312 (2016), которая еще на 12 месяцев продлевает действие положений резолюции 2240 (2015) о мерах по борьбе против контрабандной перевозки мигрантов, торговли людьми и по предотвращению гибели людей в открытом море у побережья Ливии. Полный текст этой резолюции на шести официальных языках Организации Объединенных Наций может быть загружен с вебсайта: [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2312\(2016\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2312(2016)).

7.11 Комитет отметил, что со времени его 40-й сессии Секретариат принял участие в Конференции по морской безопасности и защите мигрантов в Бенгальском заливе и Андаманском море, которая прошла в Джакарте 26–27 июля 2016 года, а также в заседании высокого уровня Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по проблемам беженцев и мигрантов, которое состоялось в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке 19 сентября 2016 года. Комитет был далее проинформирован о том, что Генеральный секретарь использовал платформу Международного морского симпозиума, в котором приняли участие более 100 командующих военно-морскими силами и силами береговой охраны и который состоялся в Военно-морском колледже Соединенных Штатов в октябре 2016 года, для того чтобы выразить признательность за существенный вклад, который корабли военно-морских сил и береговой охраны многих стран вносят в дело спасения на море смешанных групп мигрантов.

7.12 Комитет отметил, что в период между 96-й сессией КБМ (май 2016 года) и 97-й сессией КБМ (ноябрь 2016 года) сообщения в формате, предусмотренном добавлением к циркуляру MSC.1/Circ.896/Rev.2, были получены через модуль по упрощению формальностей ГИСИС только от одного государства-члена и только о двух инцидентах, при том что в отношении положений циркуляра MSC.1/Circ.896/Rev.2 о БНА никакой информации вообще предоставлено не было.

7.13 Комитет принял к сведению, что 97-я сессия КБМ отметила, что ни на 96-ю, ни на 97-ю сессии КБМ по этому пункту повестки дня документов представлено не было.

7.14 Комитет отметил, что, принимая во внимание тот факт, что гуманитарный кризис в Средиземноморском регионе далек от разрешения, 97-я сессия КБМ предложила государствам-членам и международным организациям представлять документы на следующую сессию и настоятельно призвала государства-члены сообщать об инцидентах, направляя сведения, предусмотренные добавлением к циркуляру MSC.1/Circ.896/Rev.2, с помощью модуля по упрощению формальностей ГИСИС.

7.15 Отметив, что по этому пункту повестки дня документов на последние сессии представлено не было, Комитет согласился с решением 97-й сессии КБМ перенести срок завершения работ в рамках данного пункта повестки дня на 2018 год и предложил государствам-членам и международным организациям направить документы на следующую сессию, а также призвал государства-члены сообщать об инцидентах, направляя сведения, предусмотренные добавлением к циркуляру MSC.1/Circ.896/Rev.2, с помощью модуля по упрощению формальностей ГИСИС².

8 РАССМОТРЕНИЕ И АНАЛИЗ СООБЩЕНИЙ И ИНФОРМАЦИИ О ЛИЦАХ, СПАСЕННЫХ НА МОРЕ, И БЕЗБИЛЕТНЫХ ПАССАЖИРАХ

8.1 Комитет напомнил, что его 40-я сессия призвала государства-члены и международные организации использовать модули Глобальной интегрированной системы информации о судоходстве (ГИСИС)³ для отправки данных и получения информации.

Рассмотрение и анализ сообщений и информации о безбилетных пассажирах

8.2 Комитет напомнил, что его 40-я сессия была проинформирована Секретариатом об усовершенствовании интерфейса модуля по безбилетным пассажирам в системе ГИСИС в целях облегчения загрузки данных и формирования сообщений о безбилетных пассажирах, и, принимая во внимание появление в ГИСИС новой функции, 40-я сессия КУФ постановила более не выпускать ежеквартальные перечни случаев выявления безбилетных пассажиров и ежегодные циркуляры со статистической информацией о такого рода инцидентах за соответствующий календарный год.

8.3 Комитет отметил, что подробные сведения об усовершенствовании интерфейса модуля по безбилетным пассажирам в системе ГИСИС были разосланы циркулярным письмом № 3655 от 13 июня 2016 года. Данное циркулярное письмо отменяет ту часть циркулярного письма № 3281, которая относится к сообщениям о случаях выявления безбилетных пассажиров.

8.4 Что касается числа безбилетных пассажиров, выявленных в случаях, о которых было сообщено Организации, то в 2008 году оно составило 2 052, в 2009 году – 1 070, в 2010 году – 721, в 2011 году – 189, в 2012 году – 64, в 2013 году – 203, в 2014 году – 120, в 2015 году – 80 и в 2016 году – 163.

Случаи выявления и количество безбилетных пассажиров

| Год | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Случаи выявления безбилетных пассажиров | 253 | 73 | 90 | 70 | 61 | 28 | 55 |

² Подробные сведения о совместной платформе были разосланы циркулярным письмом № 3569 от 15 июля 2015 года.

³ Подробные сведения о модуле ГИСИС по упрощению формальностей были разосланы циркулярным письмом № 3281 от 28 июня 2012 года и циркулярным письмом № 3476 от 22 июля 2014 года.

| Год | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Безбилетные пассажиры | 721 | 193 | 166 | 203 | 120 | 80 | 163 |

8.5 Комитет отметил, что всего по состоянию на 31 декабря 2016 года Организацией было получено 4 514 сообщений о 14 113 безбилетных пассажирах.

8.6 Комитет отметил тот факт, что, несмотря на появление в ГИСИС новой функции, явно прослеживается тенденция к снижению количества извещений, направляемых в ИМО, а число поступающих сообщений очень мало, из чего можно сделать вывод о том, что статистические данные являются не вполне надежными.

8.7 Комитет напомнил о резолюции А.1074(28) *Уведомление и распространение через Глобальную интегрированную систему информации о судоходстве (ГИСИС)* и настоятельно призвал государства-члены и международные организации предоставлять ИМО своевременную и точную информацию о случаях выявления безбилетных пассажиров, используя модуль ГИСИС.

8.8 Международная группа ассоциаций взаимного страхования (Клубы «Пи энд Ай») проинформировала Комитет о проведении третьего раунда сбора данных за 2014–2015 полисный год, с целью дополнить информацию, направленную 36-й (FAL 36/6) и 38-й (FAL 38/6/2) сессии КУФ. Полный анализ этих данных будет опубликован на веб-сайте Международной группы (www.igpandi.org) по готовности.

8.9 Согласно полученной информации собранные данные свидетельствуют о значительном снижении числа случаев выявления и количества безбилетных пассажиров, а также о сокращении суммарных затрат. Поскольку затраты, связанные с безбилетными пассажирами, в пересчете на один инцидент/одно лицо существенно не уменьшились, снижение общей суммы затрат главным образом обусловлено уменьшением числа случаев выявления безбилетных пассажиров и их количества.

8.10 Клубы «Пи энд Ай» сообщили Комитету, что европейские порты впервые вошли в число портов, на долю которых приходится значительное количество посадок безбилетных пассажиров. С другой стороны, в некоторых портах, в которых ИМО провела региональные семинары, произошло значительное сокращение числа случаев выявления безбилетных пассажиров, что свидетельствует об эффективности такого подхода к решению данной проблемы.

8.11 Комитет выразил признательность Клубам «Пи энд Ай» за эту информацию.

8.12 Клубы «Пи энд Ай» проинформировали Комитет о том, что подробные сведения о третьем раунде сбора данных будут предоставлены 42-й сессии КУФ.

8.13 В соответствии с просьбой одной из делегаций о необходимости пересмотреть существующую резолюцию FAL.11(37) *Пересмотренное руководство по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами*, с тем чтобы отразить в ней принятые 40-й сессией КУФ поправки к Приложению к Конвенции ФАЛ, Комитет постановил пересмотреть данную резолюцию.

8.14 Комитет счел, что вышеупомянутый пересмотр можно рассматривать как незначительную корректировку, не требующую нового результата (в соответствии с трактовкой, содержащейся в кратком изложении решений 27-й внеочередной сессии Совета

(C/ES.27/D, пункт 3.2 vi)), и постановил поручить Секретариату подготовить пересмотренный вариант резолюции для рассмотрения на следующей сессии Комитета.

8.15 Отметив, что КБМ принял аналогичную резолюцию MSC.312(88) *Пересмотренное руководство по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами*, Комитет постановил проинформировать КБМ о решении, принятом КУФ, с тем чтобы КБМ мог рассмотреть вопрос о необходимости пересмотра резолюции MSC.312(88), если это потребуется.

Рассмотрение и анализ сообщений и информации о лицах, спасенных на море

8.16 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила запуск 6 июля 2015 года новой межучрежденческой платформы для обмена данными о незаконных перевозках мигрантов морем, информационное наполнение которой обеспечил Секретариат ИМО на основе сведений, приведенных в существующих циркулярах MSC.3, и которая содержит как открытую информацию, так и данные, доступ к которым ограничен и предоставляется государствам-членам. Подробные сведения о новой совместной платформе были разосланы циркулярным письмом № 3569 от 15 июля 2015 года.

8.17 Комитет напомнил, что его 40-я сессия выразила озабоченность в связи с тем, что с момента запуска платформы в объединенную базу данных по незаконным перевозкам мигрантов морем были переданы сведения лишь об одном инциденте.

8.18 Комитет напомнил, что его 40-я сессия постановила рекомендовать государствам-членам своевременно предоставлять Организации точную информацию об инцидентах с мигрантами, а также о лицах, подозреваемых в организации незаконных перевозок, и используемых ими судах с помощью модуля по упрощению формальностей ГИСИС.

8.19 Комитет выразил озабоченность в связи с тем, что с момента запуска платформы в объединенную базу данных по незаконным перевозкам мигрантов морем были переданы сведения лишь о четырех инцидентах.

8.20 Комитет вновь обратился к государствам-членам с призывом своевременно предоставлять Организации точную информацию об инцидентах с мигрантами, а также о лицах, подозреваемых в организации незаконных перевозок, и используемых ими судах с помощью модуля по упрощению формальностей ГИСИС.

9 РУКОВОДСТВО ПО СВЯЗАННЫМ С УПРОЩЕНИЕМ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ АСПЕКТАМ ЗАЩИТЫ СЕТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ОТ КИБЕРУГРОЗ

9.1 Комитет напомнил, что его 40-я сессия, признавая, что ответственность за вопросы морской безопасности лежит на КБМ, решила, что во избежание дублирования необходимо обеспечить надлежащую координацию действий с Комитетом по безопасности на море с тем, чтобы разработать единый набор не имеющих обязательной силы руководящих указаний по управлению киберрисками, включая защиту информации коммерческого характера.

9.2 Комитет напомнил, что его 40-я сессия согласилась с тем, что Комитет должен принять участие в усилиях Организации, направленных на противодействие нарастающим киберугрозам, и что на него возложены серьезные обязанности в сфере управления обусловленными киберугрозами рисками, связанные с упрощением формально-

стей, включая внедрение ЕМО, использование электронных свидетельств, обмен данными между судами и береговыми структурами, информацию, предоставляемую до прихода судна согласно Конвенции, и процедуры взаимодействия судно/порт.

9.3 Комитет напомнил, что его 40-я сессия согласилась с тем, что если КБМ примет решение о разработке руководящих указаний по кибербезопасности, то они, во избежание дублирования, должны быть оформлены как совместные руководящие указания КУФ/КБМ, при этом принципы этих указаний должны быть применимы ко всем заинтересованным сторонам, будь то суда или береговые структуры. 40-я сессия КУФ далее решила перенести срок завершения работ в рамках данного пункта повестки дня на 2017 год в связи с необходимостью дождаться итогов работы КБМ по данному вопросу и предложила государствам-членам направить 41-й сессии КУФ конкретные предложения по тем аспектам упрощения формальностей, которые следует включить в будущие совместные руководящие указания по кибербезопасности, с учетом итогов 96-й сессии КБМ.

9.4 Комитет напомнил, что 96-я сессия КБМ одобрила циркуляр MSC.1/Circ.1526 *Interim guidelines on maritime cyber risk management*, при том понимании, что данный документ впоследствии может быть отменен и заменен совместным циркуляром КУФ/КБМ, после того как работа 41-й сессии КУФ по аспектам упрощения формальностей будет завершена.

9.5 Комитет напомнил, что 97-я сессия КБМ рассмотрела предложение разработать документ, имеющий обязательную силу, для обеспечения последовательного применения мер и процедур кибербезопасности на судах и в береговых системах, взаимодействующих с судами, и приняла решение дождаться завершения работы 41-й сессии КУФ по аспектам упрощения формальностей, прежде чем далее рассматривать вопрос о возможном обязательном характере руководства. В этом контексте Комитет предложил заинтересованным государствам-членам направлять предложения о новом результате на рассмотрение будущей сессии Комитета, если это потребуется.

9.6 Учитывая, что вопросы упрощения формальностей уже отражены в нынешних временных руководящих указаниях и что по этому пункту повестки дня не было представлено никаких документов, Комитет решил далее не обсуждать поправки к циркуляру MSC.1/Circ.1526.

9.7 Комитет одобрил совместный циркуляр MSC-FAL.1 *Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли*, приведенный в приложении 1 к настоящему докладу, при условии принятия аналогичного решения 98-й сессией КБМ.

9.8 Комитет постановил уведомить Совет о том, что работа в рамках данного пункта повестки дня завершена.

10 АНАЛИЗ И РАССМОТРЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СНИЖЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО БРЕМЕНИ, СВЯЗАННОГО С ПОЛОЖЕНИЯМИ ДОКУМЕНТОВ ИМО, В ТОМ ЧИСЛЕ В СЛУЧАЯХ, ВЫЯВЛЕННЫХ РГ-САТ

10.1 Комитет напомнил, что 113-я сессия Совета обратилась к соответствующим комитетам с просьбой провести обзор административных требований в рамках их компетенции и рассмотреть вопрос о том, каким образом использовать результаты работы Специальной руководящей группы по снижению числа административных требований (РГ-САТ) для подготовки соответствующих результатов к включению в План действий высокого уровня (ПДВУ) на 2016–2017 годы.

10.2 Комитет также напомнил, что его 40-я сессия отметила, что, хотя девять требований, которые входят в компетенцию Комитета и касаются документов ИМО, связанных с упрощением формальностей, не были указаны заинтересованными сторонами в числе обременительных с административной точки зрения, РГ-САТ сочла их аналогичными требованиям, которые, как считается, создают административное бремя в связи с конвенциями, отнесенными к компетенции других комитетов (как указано в приложении 6 к документу С 113/11), и, следовательно, их анализ Комитетом мог бы оказаться полезным.

10.3 Комитет напомнил, что его 40-я сессия поручила Секретариату проанализировать информацию, содержащуюся в приложении к документу FAL 40/17/1, с учетом недавних решений 28-й сессии Ассамблеи в отношении передачи сообщений через ГИСИС (А.1074(28)) и любых итогов 69-й сессии КЗМС и 96-й сессии КБМ, касающихся данной проблематики.

10.4 Рассмотрев документ FAL 41/10 (Секретариат), в котором представлен проведенный Секретариатом анализ информации, содержащейся в приложении к документу FAL 40/17/1, Комитет:

- .1 призвал правительства государств-членов использовать модуль ГИСИС «Уведомления в соответствии со статьей VIII Конвенции ФАЛ» для выполнения требований в отношении этих уведомлений, а также для обеспечения своевременного обновления содержащейся в них информации;
- .2 призвал правительства государств-членов сообщать о любых проблемах и/или давать любые рекомендации в связи с использованием данного конкретного модуля ГИСИС;
- .3 решил, что необходимость в каких-либо действиях в отношении требований, касающихся функционирования ИМО в качестве депозитария, отсутствует;
- .4 решил, что никаких действий в связи с требованием, касающимся обязанности Генерального секретаря направлять сторонам информацию по факту принятия, подписания или денонсации Конвенции, предпринимать не следует, поскольку эту информацию можно получить с помощью существующего модуля ГИСИС «Статус договоров»;
- .5 постановил разработать циркуляр, рекомендуемый государственным органам предоставлять капитану судна информацию о своих требованиях и процедурах, применимых в случаях высадки больных или получивших травму лиц на берег, в целях упрощения этого процесса (Стандарт 2.21); и
- .6 постановил, что не следует предпринимать никаких действий в отношении представленных РГ-САТ требований, которые не сопровождаются конкретными рекомендациями или комментариями (стандарты 3.3.6 и 4.6.1).

10.5 Комитет постановил уведомить Совет о том, что работа в рамках данного пункта повестки дня завершена.

10.6 Комитет одобрил циркуляр FAL.6/Circ.17 о предоставлении информации капитану судна, которому необходимо высадить на берег больных или получивших травму лиц.

11 МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОБЛЕГЧЕНИЮ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

Мероприятия, касающиеся Конвенции ФАЛ

11.1 Комитет напомнил, что 65-я сессия КТС одобрила Объединенную программу технического сотрудничества (ОПТС) на 2016–2017 годы, которая включает несколько мероприятий, касающихся Конвенции ФАЛ и запланированных на указанный двухгодичный период.

11.2 Комитет рассмотрел документ FAL 41/11 (Секретариат), в котором сообщается о мероприятиях, связанных с осуществлением Конвенции ФАЛ с поправками и проводившихся в рамках ОПТС в период с декабря 2015 года по декабрь 2016 года, и отметил, что:

- .1 в Гватемале и на Фиджи прошли два региональных семинара;
- .2 на Фиджи и на Филиппинах были проведены два национальных семинара в целях содействия присоединению к Конвенции ФАЛ и обеспечения ее более эффективного осуществления. Эти национальные семинары повысили уровень осведомленности о Конвенции ФАЛ, электронных средствах очистки судов и концепции единого окна. Данные семинары также были ориентированы на улучшение координации действий между органами государственной власти и структурами частного сектора в портах; и
- .3 другие важные проекты по упрощению формальностей включают демонстрационный проект, который был одобрен 62-й сессией КТС с целью «демонстрации потенциального воздействия упрощения формальностей на морском транспорте на снижение уровня бедности (ЦРДТ 1)» и который реализовывался в Камеруне с 2013 по 2015 год. Выполнение рекомендаций исследования, проведенного Секретариатом, может внести позитивный вклад в упрощение процедур морских перевозок в Камеруне.

11.3 Комитет отметил, что 66-я сессия КТС поблагодарила Камерун за то, что он поделился с членами ИМО опытом, приобретенным в ходе реализации проекта.

11.4 Делегация Камеруна выразила признательность ИМО за работу по выполнению проекта и проинформировала Комитет о том, что после проведения 66-й сессии КТС Камерун связывался с Секретариатом по вопросу об оказании этой стране дополнительной технической помощи в целях выполнения рекомендаций консультантов.

11.5 Делегация Таиланда проинформировала Комитет о предстоящем региональном семинаре по облегчению международного морского судоходства, который будет проведен ИМО и Таиландом в Бангкоке 22–25 мая 2017 года при участии Бруней-Даруссалама, Восточного Тимора, Вьетнама, Индонезии, Камбоджи, Малайзии, Мьянмы, Папуа-Новой Гвинеи, Сингапура, Таиланда и Филиппин.

11.6 Комитет далее отметил, что в январе 2017 года в Того был проведен национальный семинар по облегчению международного морского судоходства.

Предлагаемые тематические приоритеты ОПТС на двухгодичный период 2018–2019 годов

11.7 Комитет напомнил, что его 39-я сессия утвердила тематические приоритеты ОПТС, касающиеся деятельности КУФ, на двухгодичный период 2016–2017 годов. Затем Комитет по техническому сотрудничеству на своей шестьдесят пятой сессии, состоявшейся в 2015 году, утвердил ОПТС на 2016–2017 годы, которая основана на тематических приоритетах, согласованных комитетами, и на соответствующих потребностях развивающихся стран.

11.8 Комитет отметил, что запланированная на июль 2017 года 67-я сессия КТС, как ожидается, должна утвердить ОПТС на двухгодичный период 2018–2019 годов, которая будет разработана на основе оценки потребностей получателей помощи, одобренной программы работы Организации, интересов развивающихся стран-партнеров, тематических приоритетов, согласованных комитетами, и соответствующих потребностей развивающихся стран.

11.9 В связи с этим, несмотря на то что основные потребности стран/регионов не претерпели значительных изменений и восемь тематических приоритетов, представленных для рассмотрения Комитетом на его 36-й сессии, будут и впредь применяться в большинстве регионов, Секретариат на основании опыта, накопленного в ходе оказания технической помощи, предложил для рассмотрения Комитетом семь наиболее приоритетных тем на двухгодичный период 2018–2019 годов, которые изложены в приложении к документу FAL 41/11/1.

11.10 Комитет постановил объединить тематические приоритеты 2 и 7, утвержденные его 36-й сессией, со следующей формулировкой: «Содействие более широкому принятию Конвенции ФАЛ, а также ее результативному и эффективному осуществлению для облегчения международного морского судоходства, с учетом особых потребностей наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОРГ) и, в особенности, стран Африки в сфере морского транспорта».

11.11 Комитет отметил, что с учетом целей и задач Конвенции ФАЛ целесообразнее всего в двухгодичном периоде 2018–2019 годов сосредоточить внимание на удовлетворении потребностей, связанных с упрощением формальностей, на национальном уровне, что приведет к значительному снижению затрат в расчете на одного участника по сравнению с проведением региональных мероприятий. Вместе с тем была также признана необходимость проведения региональных мероприятий там, где это целесообразно. Выявление потребностей, связанных с упрощением формальностей, будет основываться на информации, предоставляемой в форме морских характеристик стран (МХС). По состоянию на 29 марта 2017 года 94 государства-члена, а это примерно 54% от их количества, заполнили свои МХС. В связи с этим Комитет настоятельно призвал государства-члены обеспечить, чтобы их потребности в технической помощи, связанной с упрощением формальностей, были надлежащим образом отражены в их МХС и чтобы эта информация постоянно обновлялась.

11.12 Комитет одобрил отобранные тематические приоритеты ОПТС на двухгодичный период 2018–2019 годов, изложенные в приложении 2, и поручил Секретариату передать их на рассмотрение Комитета по техническому сотрудничеству для включения в ОПТС.

12 ОТНОШЕНИЯ С ДРУГИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Отношения с неправительственными организациями

12.1 При рассмотрении документа FAL 41/12 (Секретариат) Комитет отметил соответствующие решения 116-й и 117-й сессий Совета, касающиеся отношений с неправительственными организациями, заявлений о предоставлении консультативного статуса и связанных с этой темой вопросов.

13 ПРИМЕНЕНИЕ ПРОЦЕДУР КОМИТЕТА ПО ОРГАНИЗАЦИИ И МЕТОДУ РАБОТЫ

Пересмотренные Правила процедуры Комитета

13.1 Комитет отметил, что, рассмотрев документ С 116/4/3 (Багамские Острова) о сроке полномочий председателей комитетов и гендерном равенстве, 116-я сессия Совета постановила:

- .1 привести сроки полномочий, указанные в Правилах процедуры комитетов (и, соответственно, подкомитетов), в соответствие друг с другом и ограничить общий срок полномочий председателя и заместителя председателя пятью годами таким образом, чтобы председатель и заместитель председателя имели право переизбираться на свои посты не более четырех раз подряд; и обратилась к соответствующим комитетам с просьбой внести надлежащие поправки в свои правила процедуры, а также рассмотреть вопрос о гибкости в отношении общего срока полномочий при возникновении особых обстоятельств; и
- .2 использовать в правилах процедуры комитетов новый гендерно-нейтральный термин «Chair» и обратилась к Совету и соответствующим комитетам с просьбой внести надлежащие поправки в свои правила процедуры.

13.2 Комитет отметил, что председатели КБМ и КЗМС, рассмотрев упомянутую выше просьбу 116-й сессии Совета, решили соответствующим образом пересмотреть Правила процедуры двух комитетов и привести их в соответствие друг с другом, с тем чтобы к обоим комитетам применялись одни и те же правила.

13.3 Комитет отметил, что 70-я сессия КЗМС утвердила Правила процедуры КЗМС; однако 97-я сессия КЗМС, рассмотрев документ MSC 97/18/1, не одобрила их и предложила государствам-членам представить на 98-ю сессию КБМ документы с комментариями в отношении следующих правил:

- .1 правило 2: число государств-членов, необходимое для обращения с просьбой о созыве внеочередной сессии;
- .2 правило 14.3: пункты, подлежащие включению в предварительную повестку дня на основании предложения одного из государств-членов; и
- .3 правило 34: количество государств-членов, необходимое для кворума.

13.4 Комитет отметил, что председатель Комитета решил пересмотреть Правила процедуры Комитета, используя эту возможность для гармонизации положений Правил КУФ с проектом Правил КБМ и КЗМС в интересах как комитетов, так и делегаций.

13.5 Комитет рассмотрел документ FAL 41/13/1 (председатель), в котором содержится предложение о пересмотре Правил процедуры КУФ согласно соответствующей просьбе 116-й сессии Совета, направленное на их согласование и приведение в соответствие с Правилами процедуры КЗМС и КБМ. Комитет далее отметил, что при подготовке проекта председатель уделил особое внимание:

- .1 ограничению срока полномочий председателя и заместителя председателя пятью годами с возможностью переизбрания еще на один год в исключительных обстоятельствах;
- .2 введению нового гендерно-нейтрального термина «Chair» и соответствующих гендерно-нейтральных формулировок;
- .3 разъяснению вопроса о применимости Правил к вспомогательным органам комитетов; и
- .4 проверке правил в целом на предмет наличия в них устаревших и утрачивших актуальность положений.

13.6 Комитет постановил:

- .1 ограничить срок полномочий председателя и заместителя председателя пятью годами с возможностью переизбрания еще на один год в исключительных обстоятельствах; и
- .2 ввести новый гендерно-нейтральный термин «Chair» и соответствующие гендерно-нейтральные формулировки.

13.7 Комитет рассмотрел документ FAL 41/13/2 (Острова Кука, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты), содержащий предложения об упразднении правила 3, содержащего положения о проведении внеочередных сессий Комитета, и правила 34.1, устанавливающего число государств-членов, необходимое для кворума.

13.8 После представления документа FAL 41/13/2 Комитет принял к сведению выступление Секретариата, в котором была выражена обеспокоенность в связи с предложением увеличить число государств-членов, необходимое для кворума, ввиду его возможного отрицательного воздействия на использование рабочего времени Комитета. Комитет принял к сведению предложение, представленное председателем Юридического комитета в документе LEG 104/8/1, о том, что это число должно соответствовать пропорциональной процентной доле от числа государств-членов. В 1982 году, когда исходный текст правил был принят 48-й сессией ЮК, число государств-членов составляло 118. Минимальные пороговые значения – 15 и 20 – в правилах 2 b) и 36 составляли примерно 13% и 17% от 118 соответственно. Принимая во внимание, что в настоящее время насчитывается 172 государства-члена, Комитет рассмотрел предложение использовать те же процентные доли для корректировки пороговых значений; при этом число, указанное в правиле 3, увеличится с 15 до 20 (примерно 13% от 172), а указанное в правиле 34.1 – с 20 до 30 (примерно 17% от 172).

13.9 В ходе последовавшего всестороннего обсуждения правила 3 были высказаны следующие мнения:

- .1 КУФ ни разу не испытывал потребности в созыве внеочередной сессии; Комитет собирается ежегодно, и с учетом того, что внеочередную сессию необходимо согласовывать с Советом и встраивать в программу

- заседаний ИМО, маловероятно, что внеочередная сессия может быть организована до следующей очередной сессии, поэтому правило 3 можно упразднить;
- .2 хотя КУФ ни разу не испытывал потребности в созыве внеочередной сессии, это не значит, что такая потребность никогда не возникнет, поэтому нет никаких рациональных оснований для исключения такой возможности. Поэтому нет необходимости удалять это положение и не будет никакого вреда, если оно останется в Правилах процедуры;
 - .3 существует необходимость в приведении Правил процедуры КУФ в соответствие с правилами других комитетов. Если у других комитетов есть положения о созыве внеочередных сессий, то в целях гармонизации такое положение должно быть и у КУФ;
 - .4 один из соавторов документа FAL 41/13/2 сообщил Комитету, что аналогичное письменное предложение об упразднении положения о созыве внеочередных сессий было направлено 98-й сессии КБМ;
 - .5 председатель КЗМС указал на то, что 70-я сессия КЗМС рассмотрела и одобрила новые правила процедуры (MEPC 70/18/Add.1, приложение 14). Правила 3 и 34 были сохранены (с указанием 15 и 20 государств соответственно);
 - .6 состоялось краткое обсуждение бюджетных последствий созыва внеочередной сессии и вероятности того, что Совету потребуется утверждать соответствующие расходы; и
 - .7 поскольку не было достигнуто консенсуса по вопросу о том, как следует сформулировать правило 3, было предложено отложить рассмотрение всего документа до тех пор, пока не будет решен вопрос о правилах 3 и 34.

13.10 Поскольку мнения выступивших делегациями разделились поровну, Комитет постановил разрешить неофициальной группе заинтересованных сторон встретиться в нерабочее время, чтобы попытаться решить проблему, и доложить о результатах.

13.11 Комитет далее рассмотрел правило 34, касающееся числа государств-членов, которое необходимо для обеспечения кворума. В ходе этих обсуждений были высказаны следующие мнения:

- .1 отметив, что в документе FAL 41/13/2 предлагается, чтобы «одна треть членов составляла кворум», и что это соответствует правилу 67 Правил процедуры Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (ГА ООН), одна из делегаций выразила мнение о том, что более уместным представляется обращение к правилу 108 Правил процедуры ГА ООН, поскольку оно касается комитетов. В правиле 108 речь идет о 25%;
- .2 были высказаны опасения в связи с тем, что требование о присутствии 33% членов находится в опасной близости от значений минимальной явки на заседания КУФ;
- .3 одна из делегаций указала на то, что данные о посещаемости заседаний КУФ относятся к периоду, когда Комитет как таковой еще не был

учрежден, и что с тех пор посещаемость увеличилась, поэтому опасения по поводу отсутствия кворума уже не столь велики;

- .4 далее были высказаны опасения по поводу того, что ввиду отсутствия кворума заседания могут быть отменены уже после того, как делегации придут на место, приехав издалека, с устными переводчиками будут заключены контракты и т. д., а все это сопряжено с большими расходами;
- .5 некоторые делегации поставили под сомнение необходимость изменения количества членов, требуемого для кворума. В ответ один из соавторов выразил мнение о том, что соответствующие предложения в значительной степени касаются доверия к Организации и повышения легитимности комитетов за счет их большей представительности;
- .6 некоторые делегации выразили обеспокоенность в связи с отсутствием ясности в вопросах о том, каковы цели требования о наличии кворума и какими будут последствия его отсутствия. В связи с этим Комитет отметил, что ныне действующее правило 27 (правила 27 и 28 в проекте измененных правил) как раз и направлено на прояснение этих вопросов; и
- .7 одна из делегаций попросила внести ясность в вопрос о том, относится ли требуемый для кворума процент к числу членов Организации или к числу договаривающихся правительств Конвенции ФАЛ (в настоящее время – 118). В связи с этим было отмечено, что все государства-члены ИМО могут участвовать в принятии решений Комитетом, но только договаривающиеся правительства Конвенции ФАЛ могут голосовать по поправкам к Конвенции.

13.12 После всестороннего обсуждения Комитет согласился с компромиссным предложением, в соответствии с которым кворум должны составлять 25% от общего числа членов (то есть 43 государства-члена с учетом нынешнего числа государств-членов, равного 172), и постановил внести соответствующие поправки в Правила процедуры.

13.13 Комитет отметил, что неофициальная группа не смогла достичь консенсуса, и с учетом этого принял следующие решения:

- .1 поправки к Правилам процедуры, за исключением тех, которые касаются правила 3, согласованы;
- .2 решения в отношении правила 3 будут вновь рассмотрены на 42-й сессии КУФ в свете решения 98-й сессии КБМ;
- .3 согласованные поправки к Правилам процедуры не будут применяться до тех пор, пока не будет решен вопрос о правиле 3, после чего в установленном порядке будут приняты пересмотренные Правила процедуры Комитета по упрощению формальностей.

Поправки к документу об организации и методе работы Комитета по упрощению формальностей

13.14 Комитет напомнил, что его 40-я сессия одобрила для рассылки циркуляр FAL.3/Circ.211 *Organization and method of work of the Facilitation Committee*, заменяющий циркуляр FAL.3/Circ.210.

13.15 Комитет напомнил, что его 40-я сессия постановила уведомить другие комитеты о том, что 40-я сессия КУФ пересмотрела Руководство по организации и методу работы Комитета и включила в него формулировки, отражающие обязательный характер данного документа, с целью приведения его в соответствие с документом о применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации, который был принят резолюцией A.1099(29).

13.16 Комитет напомнил, что его 40-я сессия далее постановила изменить название пункта повестки дня «Применение Руководства Комитета» на «Применение процедур Комитета по организации и методу работы» в целях приведения его в соответствие с вышеупомянутым решением.

13.17 Комитет отметил следующие действия других комитетов по пересмотру соответствующих руководств по организации и методу работы на основании резолюции A.1099(29): 103-я сессия ЮК одобрила циркуляр LEG.1/Circ.8 *Organization and method of work of the Legal Committee*; 70-я сессия КЗМС и 97 сессия КБМ одобрили циркуляр MSC-MEPC.1/Circ.5 *Организация и метод работы Комитета по безопасности на море и Комитета по защите морской среды и их вспомогательных органов* с включением в него гендерно-нейтральных терминов; 66-я сессия КТС ввиду ограниченного времени постановила рассмотреть данный вопрос на своей следующей сессии.

13.18 Рассмотрев решение 116-й сессии Совета об использовании в Правилах процедуры комитетов нового гендерно-нейтрального термина «Chair», как указано в документе FAL 41/13 (Секретариат), Комитет постановил заменить слова «Chairman» и «Vice-Chairman» на слова «Chair» и «Vice-Chair» в документе *Organization and method of work of the Facilitation Committee*. Комитет поручил Секретариату подготовить и разослать пересмотренный документ *Organization and method of work of the Facilitation Committee* в форме нового циркуляра КУФ.

14 ПРОГРАММА РАБОТЫ

Предложение о новом результате по пересмотру Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным деловым операциям

14.1 Комитет рассмотрел документ FAL 41/14 (Соединенные Штаты, ВТамО, ЕЭК ООН, ИСО), в котором предлагается пересмотреть Сводное руководство ИМО по упрощению формальностей и электронным деловым операциям, и решил включить в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода, и предварительную повестку дня 42-й сессии КУФ результат «Анализ и пересмотр Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным деловым операциям», для завершения работы над которым потребуются две сессии.

Расширение формулировки существующего результата «Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ с целью учета любых поправок к Приложению к Конвенции ФАЛ»

14.2 Комитет рассмотрел документ FAL 41/14/1 (Маршалловы Острова), в котором предлагается изменить существующий результат 8.0.1.2 «Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ с целью учета любых поправок к Приложению к Конвенции ФАЛ», и постановил заменить его результатом «Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ», включив последний в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода, и предварительную повестку дня 42-й сессии КУФ, а также перенести намеченный срок выполнения на 2019 год.

Предложение о новом результате по разработке технологических стандартов электронной подписи

14.3 Комитет рассмотрел приложение 2 к документу FAL 41/WP.5, подготовленное Рабочей группой по электронным средствам очистки судов и содержащее обоснование нового результата по разработке технологических стандартов электронной подписи, и постановил включить в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода, и предварительную повестку дня 42-й сессии КУФ результат «Разработка рекомендаций по обеспечению аутентификации, целостности и конфиденциальности контента в целях обмена через единое морское окно», для завершения работы над которым потребуются две сессии.

Предложение о новом результате по пересмотру Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте (FAL.5/Circ.36)

14.4 Комитет рассмотрел приложение 1 к документу FAL 41/WP.5, подготовленное Рабочей группой по электронным средствам очистки судов и содержащее обоснование нового результата по обновлению Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте, и постановил включить в двухгодичную повестку дня Комитета на 2017–2018 годы и предварительную повестку дня 42-й сессии КУФ результат «Обновление Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте» (намеченный срок выполнения – 2019 год).

Утверждение новых результатов

14.5 Согласно соответствующим положениям документа *Применение Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации* (резолюция A.1099(29)), Комитет предложил 118-й сессии Совета утвердить следующие новые результаты, согласованные Комитетом:

- .1 Анализ и пересмотр Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным деловым операциям (пункт 14.1);
- .2 Разработка рекомендаций по обеспечению аутентификации, целостности и конфиденциальности контента в целях обмена через единое морское окно; и
- .3 Обновление Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте (пункт 14.4).

14.6 Комитет предложил 118-й сессии Совета утвердить измененное название существующего результата 8.0.1.2 «Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ» (пункт 14.2).

Основные пункты для включения в повестку дня 42-й сессии КУФ

14.7 Комитет внес поправки в перечень основных пунктов для включения в предварительную повестку дня его 42-й сессии, изложенный в приложении 3, и утвердил его.

Образование рабочих и редакционных групп в ходе 42-й сессии КУФ

14.8 Учитывая решения, принятые в рамках различных пунктов повестки дня, Комитет постановил, что на его 42-й сессии должны быть образованы рабочие группы по следующим вопросам:

- .1 электронные деловые операции; и
- .2 пересмотр Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ.

14.9 Комитет признал, что на данном этапе невозможно точно определить потребности в образовании дополнительных редакционных групп на его 42-й сессии.

14.10 Комитет далее постановил, что в случае необходимости его 42-я сессия определит любые другие рабочие или редакционные группы, которые, возможно, будет необходимо образовать при рассмотрении различных пунктов повестки дня. Комитет поручил Секретариату во взаимодействии с председателем подготовить и разослать предварительный график работы его 42-й сессии и перечень рабочих или редакционных групп, которые, возможно, будет необходимо образовать на 42-й сессии КУФ.

Дата и место проведения следующей сессии

14.11 Комитет отметил, что проведение его 42-й сессии предварительно запланировано на 5–8 июня 2018 года в штаб-квартире ИМО по адресу: 4 Albert Embankment, London, United Kingdom.

Состояние результатов, включенных в План действий высокого уровня на 2016–2017 годы

14.12 Комитет одобрил подготовленный Секретариатом во взаимодействии с председателем отчет о состоянии результатов, запланированных на двухгодичный период 2016–2017 годов, и далее предложил 118-й сессии Совета принять к сведению отчет Комитета по упрощению формальностей о состоянии запланированных результатов на двухгодичный период, приведенный в приложении 4.

Повестка дня Комитета, выходящая за рамки двухгодичного периода

14.13 Комитет одобрил подготовленный Секретариатом во взаимодействии с председателем отчет о состоянии запланированных результатов, принятых в качестве результатов выходящей за рамки двухгодичного периода повестки дня на 2018–2019 годы, и далее предложил 118-й сессии Совета принять к сведению выходящую за рамки двухгодичного периода повестку дня Комитета по упрощению формальностей, приведенную в приложении 5.

Приведение результатов КУФ в соответствии с новым Стратегическим планом Организации на 2018–2023 годы, включая предлагаемые результаты КУФ на двухгодичный период 2018–2019 годов

14.14 Комитет напомнил, что его 40-я сессия приняла к сведению решение 29-й сессии Ассамблеи разработать новую стратегическую рамочную основу для Организации

на период 2018–2023 годов (номер результата – 4.0.3.1, намеченный срок выполнения – 2017 год).

14.15 Комитет напомнил, что Секретариат проинформировал 40-ю сессию КУФ о своем намерении направить 41-й сессии КУФ документ, содержащий результаты Комитета, пересмотренные в соответствии с новой стратегической рамочной основой, для рассмотрения и совершения надлежащих действий, а также для последующего предоставления соответствующей информации 118-й сессии Совета.

14.16 Комитет отметил, что 117-я сессия Совета одобрила новый Стратегический план на период 2018–2023 годов и новую общую концепцию, охватывающую принципы, которые должны лежать в основе всей деятельности Организации, а также следующие семь стратегических направлений:

- .1 повышение эффективности осуществления;
- .2 интеграция новых и перспективных технологий в нормативную базу;
- .3 реагирование на изменение климата;
- .4 участие в управлении ресурсами океана;
- .5 содействие развитию и повышению безопасности международных перевозок в глобальном масштабе;
- .6 обеспечение эффективности нормативной базы; и
- .7 обеспечение организационной эффективности.

14.17 Комитет принял к сведению следующую предоставленную Секретариатом информацию о новом Стратегическом плане (СП), который, как ожидается, будет принят на 30-й сессии Ассамблеи:

- .1 общая цель переработки СП заключается в упрощении процедур и обеспечении того, чтобы он сохранял актуальность для Организации, например, в качестве инструмента оценки эффективности;
- .2 новая структура СП не влечет изменений в текущей работе комитетов и подкомитетов;
- .3 СП должен быть рассчитан на шестилетний период и будет полностью перерабатываться каждые шесть лет с целью отражения в нем меняющихся приоритетов. Однако для того, чтобы Организация сохраняла гибкость и способность реагировать на возникающие проблемы, СП может, при необходимости, пересматриваться каждые два года;
- .4 новые стратегические направления охватывают не все сферы деятельности Организации, а только те из них, которые считаются стратегическими в рассматриваемый период. Это подразумевает, что каждые шесть лет СП будет полностью перерабатываться с целью отражения в нем меняющихся приоритетов (в отличие от нынешнего плана, который является скользящим и обновляется каждые два года, не подвергаясь при этом глубокой переработке). Однако для того, чтобы Организация сохраняла гибкость и способность реагировать на возникающие

- проблемы, СП может, при необходимости, пересматриваться каждые два года;
- .5 не все результаты, которые в настоящее время включены в План действий высокого уровня, будут увязаны с каким-либо из стратегических направлений;
 - .6 те результаты, которые увязаны с одним или несколькими стратегическими направлениями, будут вносить реальный вклад в достижение целей конкретного стратегического направления;
 - .7 будет разработан ряд показателей эффективности для мониторинга и оценки прогресса в достижении целей стратегических направлений;
 - .8 результаты, не увязанные со стратегическими направлениями, по-прежнему будут фигурировать в перечне результатов наряду с теми результатами, которые состыкованы со стратегическими направлениями, с тем чтобы все органы могли оценивать и регулировать свою рабочую нагрузку в течение всего двухгодичного периода;
 - .9 результаты КУФ на двухгодичный период 2018–2019 годов, увязанные с новыми стратегическими направлениями, которые были одобрены 117-й сессией Совета, изложены в приложении 4 к документу FAL 41/WP.3;
 - .10 результаты должны быть перегруппированы в соответствии с их статусом и разделены на стратегические и нестратегические;
 - .11 проблема обеспечения последовательной стыковки заключается в том, что названия некоторых результатов не отражают характер текущей работы. Поэтому было бы полезно провести анализ результатов для обеспечения того, чтобы их названия отражали фактическую работу, которая должна быть проведена в двухгодичном периоде 2018–2019 годов; и
 - .12 для обеспечения планомерного осуществления нового процесса стратегического планирования Совет обратился к Секретариату с просьбой подготовить пересмотренный вариант документа о применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации (резолюция A.1099(29)). Проект этого документа будет представлен 118-й сессии Совета вместе с результатами, запланированными для всех органов на двухгодичный период 2018–2019 годов в увязке с новыми стратегическими направлениями и предлагаемыми показателями эффективности, которые будут использоваться для оценки прогресса в достижении целей стратегических направлений. На 118-й сессии Совета будет созвана рабочая группа для рассмотрения данных вопросов с целью представления Советом Ассамблее нового стратегического плана для принятия.

14.18 Комитет утвердил для передачи 118-й сессии Совета приведенные в приложении 6 результаты КУФ на двухгодичный период 2018–2019 годов в увязке с новыми стратегическими направлениями, которые были одобрены 117-й сессией Совета.

15 ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА 2018 ГОД

В соответствии со своими Правилами процедуры Комитет переизбрал г-на Юрия Меленаса (Российская Федерация) на пост председателя и г-жу Марину Ангселл (Швеция) на пост заместителя председателя на 2018 год путем аккламации.

16 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Создание совместного рабочего веб-пространства

16.1 Комитет напомнил, что его 40-я сессия рассмотрела предложение одной из делегаций создать совместное рабочее веб-пространство в качестве общей площадки для проведения виртуальных заседаний рабочих, корреспондентских и иных совместных групп, чтобы дать им возможность обмена такими документами, как развернутые комментарии, проекты руководств, отраслевые стандарты, проекты докладов и т. д., и предложила Секретариату выяснить, к каким последствиям, в том числе бюджетным, может привести реализация данного предложения, и соответствующим образом проинформировать Комитет и другие органы ИМО.

16.2 Комитет рассмотрел документ FAL 41/16/2 (Секретариат) и отметил, что проект может быть разработан Организацией самостоятельно, силами отдела ИТ, что будет иметь определенные бюджетные последствия. В этом контексте для реалистичной оценки расходов необходимо четко определить объем работ, указав спектр услуг, которые система будет предоставлять с учетом потребностей пользователей.

16.3 Комитет признал, что создание совместного рабочего веб-пространства Организации может дать положительные результаты, и отметил, что другие международные организации уже располагают аналогичными системами. Комитет далее отметил обеспокоенность, выраженную некоторыми делегациями в отношении таких аспектов, как использование системы рабочими группам, ее влияние на существующую практику работы корреспондентских и рабочих групп, а также необходимость получения дополнительной информации о бюджетных последствиях. Исходя из этих опасений, Комитет согласился с тем, что данный вопрос должен далее рассматриваться не комитетами, а Советом.

16.4 Комитет решил предоставить соответствующую информацию 118-й сессии Совета и предложил государствам-членам направить 118-й сессии Совета предложения по созданию совместного рабочего веб-пространства.

16.5 Комитет поручил Секретариату предоставить Совету дополнительную информацию о совместном рабочем веб-пространстве и, в частности, о доступе к системе и о бюджетных последствиях разработки и обслуживания системы.

Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах

16.6 Комитет напомнил, что его 38-я сессия утвердила пересмотренный перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах, в качестве циркуляра FAL.2/Circ.127, при условии принятия аналогичного решения 92-й сессией КБМ и 65-й сессией КЗМС. Эти комитеты согласились с решением 38-й сессии КУФ и утвердили перечень, выпустив его в форме циркуляра FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.1/Circ.1462.

16.7 Комитет напомнил, что 103-я сессия ЮК поручила Секретариату включить в будущую пересмотренную редакцию перечня свидетельств и документов, которые должны иметься на судах, ряд свидетельств о страховании (Афинский протокол 2002 года,

Найробийская конвенция об удалении затонувших судов 2007 года и Конвенция ОВВ 2010 года).

16.8 Комитет напомнил, что 3-я сессия Подкомитета III решила не включать в перечень свидетельств о страховании, предусмотренные Конвенцией ОВВ 2010 года, поскольку Конвенция ОВВ 2010 года еще не вступила в силу, и далее согласился с проектом поправок к циркуляру FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462 *Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах*. Принимая во внимание необходимость обеспечить надлежащее участие Комитета по упрощению формальностей и Юридического комитета, подкомитет обратился к Секретариату с просьбой подготовить сводный проект циркуляра и направить его 70-й сессии КЗМС и 97-й сессии КБМ для одобрения в качестве совместного циркуляра КУФ, КБМ, КЗМС и ЮК.

16.9 Комитет напомнил, что 70-я сессия КЗМС и 97-я сессия КБМ одобрили, при условии параллельного одобрения 41-й сессией КУФ и 104-й сессией ЮК, сводный проект циркуляра FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 *Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах*, заменяющего циркуляр FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, в качестве совместного циркуляра КУФ, КБМ, КЗМС и ЮК.

16.10 Комитет рассмотрел сводный проект перечня свидетельств и документов, которые должны иметься на судах, приведенный в приложении к документу FAL 41/16 (Секретариат), и одобрил, при условии параллельного одобрения 104-й сессией ЮК, сводный проект циркуляра FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 *Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах*, заменяющего циркуляр FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, в качестве совместного циркуляра КУФ, КБМ, КЗМС и ЮК (приведен в приложении 7 к настоящему докладу).

Перечень кодексов, рекомендаций, руководств и других не имеющих обязательной силы документов, связанных с работой Комитета по упрощению формальностей

16.11 Комитет рассмотрел документ FAL 41/16/1 (Секретариат), в котором содержится информация о решении 37-й сессии КУФ поручить Секретариату разработать и в дальнейшем обновлять перечень связанных с упрощением формальностей кодексов, рекомендаций и руководств, а также других документов, касающихся упрощения формальностей и не имеющих обязательной силы, для размещения на веб-сайте ИМО⁴. В документе также содержится информация о решениях ЮК, КБМ и КЗМС о переносе входящего в сферу их компетенции перечня кодексов, рекомендаций, руководств и прочих документов, не имеющих обязательной силы, в модуль ГИСИС по не имеющим обязательной силы документам.

16.12 Модуль ГИСИС по не имеющим обязательной силы документам (веб-сайт: <https://gisis.imo.org/Public/INSTR/Default.aspx>) стал доступен общественности и государствам-членам в январе 2015 года. Он содержит обновленный перечень кодексов, рекомендаций, руководств и других документов, касающихся охраны и безопасности и не имеющих обязательной силы, и будет дорабатываться с целью включения в него кодексов, рекомендаций, руководств и других не имеющих обязательной силы документов, связанных с работой Юридического комитета, Комитета по защите морской среды, а также Комитета по упрощению формальностей, при условии одобрения Комитетом.

16.13 Комитет принял к сведению предоставленную информацию и постановил:

⁴ <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/docs/Pages/default.aspx>

- .1 уполномочить Секретариат перенести сводный перечень, содержащийся в приложении к документу FAL 41/16/1, в соответствующий модуль ГИСИС, после чего незамедлительно обновить его;
- .2 при разработке нового документа учитывать последствия его одобрения и/или принятия для существующих документов, не имеющих обязательной силы. В случае необходимости при одобрении новых документов в будущем включать в них положения, упрощающие обновление перечня; и
- .3 предложить государствам-членам, МПО и НПО направлять в Секретариат сведения, необходимые для поддержания перечней в актуальном состоянии, с учетом того, что вопросы более конфиденциального характера Секретариат будет передавать соответствующему Комитету для рассмотрения.

Перечень существующих публикаций, относящихся к взаимодействию судно/порт

16.14 Комитет рассмотрел документ FAL 41/16/3 (МАКТО), в котором предлагается обновить перечень существующих публикаций, относящихся к взаимодействию судно/порт (FAL.6/Circ.14), в контексте предложения об обновлении публикаций, связанных с работой Комитета по упрощению формальностей.

16.15 Комитет решил поручить Секретариату провести всесторонний анализ циркуляра FAL.6/Circ.14, по мере необходимости взаимодействуя при этом с заинтересованными организациями, и предоставить соответствующую информацию 42-й сессии КУФ.

Взаимодействие судно/порт

16.16 Комитет рассмотрел документ FAL 41/16/4 (МАКТО), в котором содержится предложение вернуть в повестку дня КУФ ранее удаленный из нее постоянный пункт «Взаимодействие судно/порт».

16.17 В ходе последовавшего обсуждения были высказаны следующие мнения:

- .1 вопросы, связанные со взаимодействием судно/порт, должны рассматриваться этим Комитетом, особенно ввиду значительного числа аварий, происходящих во время операций в рамках взаимодействия судно/порт;
- .2 включения в повестку дня постоянных пунктов следует избегать; и
- .3 предложения о новых результатах должны подаваться в соответствии с документом об организации и методе работы Комитета и формулироваться в терминах SMART.

16.18 Комитет принял к сведению предоставленную информацию и состоявшуюся дискуссию и напомнил заинтересованным государствам-членам и международным организациям о необходимости соблюдать положения документа об организации и методе работы Комитета при подаче предложений о новых результатах.

Пересмотр публикации ИКАО/ИМО о международных указательных знаках для ориентации лиц, находящихся в аэропортах и морских терминалах

16.19 Комитет напомнил, что его 40-я сессия приняла к сведению информацию Секретариата о планах Секретариата ИКАО представить доклад о ходе работ совещанию

Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей в апреле 2016 года и продолжить эту работу в межсессионный период с целью ее завершения к лету 2017 года.

16.20 Комитет напомнил, что его 40-я сессия отметила выраженную ее участниками обеспокоенность в связи с тем, что рассматриваемые знаки для морских терминалов не связаны с обеспечением безопасности и уже соответствуют своему целевому назначению. 40-я сессия КУФ далее решила провести анализ результатов работы ИКАО с целью выпуска совместной публикации и постановила включить данный пункт в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода.

16.21 Комитет принял к сведению предоставленную Секретариатом ИКАО информацию о том, что рабочая группа, ответственная за подготовку публикации о знаках, все еще рассматривает этот вопрос и будет информировать Секретариат ИМО о ходе выполнения проекта.

17 ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРЕДПРИНЯТЬ ДРУГИМ ОРГАНАМ ИМО

17.1 Совету на его 118-й сессии предлагается:

- .1 рассмотреть доклад о сорок первой сессии Комитета по упрощению формальностей и в соответствии со статьей 21 b) Конвенции об ИМО передать его со своими замечаниями и рекомендациями тридцатой сессии Ассамблеи;
- .2 принять к сведению решения, принятые по вопросам, касающимся сообщения сведений о месте посадки безбилетных пассажиров (пункты 3.1–3.10);
- .3 принять к сведению решения, принятые в отношении проекта ИМО по разработке прототипа «единого морского окна» (пункты 5.42–5.56);
- .4 принять к сведению решения, принятые в отношении мер по обеспечению безопасности людей, спасенных на море (пункты 6.1–6.4);
- .5 принять к сведению решения, принятые по вопросам, касающимся небезопасной смешанной миграции по морю (пункты 7.1–7.15);
- .6 принять к сведению решения, принятые в отношении Руководства по связанным с упрощением формальностей аспектам защиты сети морского транспорта от киберугроз (пункты 9.1–9.8);
- .7 принять к сведению решения, принятые по вопросам, касающимся анализа и рассмотрения рекомендаций по снижению административного бремени, связанного с положениями документов ИМО, в том числе в случаях, выявленных РГ-САТ (пункты 10.1–10.6);
- .8 принять к сведению меры, принятые в связи с вопросами, касающимися Правил процедуры Комитета по упрощению формальностей и организации и метода работы КУФ (пункты 13.1–13.18);
- .9 утвердить согласованные на текущей сессии новые результаты для включения в План действий высокого уровня и приоритеты на двухгодичный период 2016–2017 годов (пункты 14.5 и 14.6);

- .10 принять к сведению доклад о состоянии результатов, запланированных на двухгодичный период 2016–2017 годов (пункт 14.12 и приложение 4);
 - .11 принять к сведению обновленную повестку дня Комитета по упрощению формальностей, выходящую за рамки двухгодичного периода (пункт 14.13 и приложение 5);
 - .12 принять к сведению результаты, одобренные на двухгодичный период 2018–2019 годов и увязанные с новыми стратегическими направлениями, согласованными 117-й сессией Совета (пункт 14.18 и приложение 6);
 - .13 принять к сведению решения, принятые в отношении создания совместного рабочего веб-пространства (пункты 16.1–16.5);
 - .14 принять к сведению решения, принятые в отношении перечня свидетельств и документов, которые должны иметься на судах (пункты 16.6–16.10); и
 - .15 принять к сведению решения, принятые в отношении перечня кодексов, рекомендаций, руководств и других не имеющих обязательной силы документов, связанных с работой Комитета по упрощению формальностей (пункты 16.11–16.13).
- 17.2 Комитету по безопасности на море на его девяносто восьмой сессии предлагается:
- .1 принять к сведению одобрение Комитетом циркуляра FAL.7/Circ.1 *Unified Interpretation of Appendix 3 to the FAL Convention* и циркуляра FAL.2/Circ.50/Rev.3 *Reports on stowaway incidents* с целью включения информации о порте, номере портового сооружения, терминале и причале в сведения о месте посадки безбилетных пассажиров (пункты 3.3–3.10);
 - .2 принять к сведению предоставленную Секретариатом информацию об использовании государствами-членами электронных свидетельств и о МОВ, связанных с контролем судов государством порта (пункты 5.34–5.37);
 - .3 принять к сведению решение о включении результата, касающегося мер по обеспечению безопасности людей, спасенных на море, в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, ввиду того, что со времени проведения 37-й сессии КУФ документы по данному пункту повестки не подавались и сколько-нибудь существенного прогресса за эти годы достигнуто не было (пункт 6.4);
 - .4 принять к сведению решения, принятые по вопросам, касающимся небезопасной смешанной миграции по морю, и, в частности, решение перенести срок завершения работ в рамках данного пункта повестки дня на 2018 год (пункты 7.1–7.15);
 - .5 принять к сведению предоставленную Клубами «Пи энд Ай» информацию о том, что в некоторых портах, где ИМО организовала региональные семинары, произошло значительное сокращение числа случаев

- выявления безбилетных пассажиров, что свидетельствует об эффективности такого подхода к решению данной проблемы (пункт 8.10);
- .6 принять к сведению решение Комитета поручить Секретариату направить 42-й сессии КУФ пересмотренный вариант резолюции FAL.11(37) *Пересмотренное руководство по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами*, с тем чтобы отразить принятые 40-й сессией КУФ поправки к Приложению к Конвенции ФАЛ (пункты 8.13–8.14);
- .7 рассмотреть вопрос о необходимости пересмотра резолюции MSC.312(88) *Пересмотренное руководство по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами*, с тем чтобы отразить принятые 40-й сессией КУФ поправки к Приложению к Конвенции ФАЛ (пункт 8.15);
- .8 принять к сведению решение Комитета не обсуждать дальнейшие поправки к циркуляру MSC.1/Circ.1526, учитывая, что в нынешних временных руководящих указаниях уже отражены вопросы упрощения формальностей и что по этому пункту повестки дня никаких документов представлено не было (пункт 9.6);
- .9 принять к сведению одобрение Комитетом совместного циркуляра MSC-FAL.1 *Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли*, приведенного в приложении 1 к настоящему докладу, при условии принятия аналогичного решения 98-й сессией КБМ (пункт 9.7 и приложение 1);
- .10 одобрить совместный циркуляр MSC-FAL.1 *Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли*, (пункт 9.7);
- .11 принять к сведению, что Комитет согласился с касающимся Правил процедуры компромиссным предложением, в соответствии с которым кворум должны составлять 25% членов (то есть 43 государства-члена, исходя из нынешнего числа государств-членов, равного 172) (пункты 13.7, 13.8, 13.10–13.12);
- .12 принять к сведению, что 41-я сессией КУФ одобрила поправки к Правилам процедуры, за исключением поправок к правилу 3. Правило 3 будет повторно рассмотрено на 42-й сессии КУФ в свете решения 98-й сессии КБМ, а введение поправок к Правилам процедуры в действие будет отложено до тех пор, пока данный вопрос не будет решен, после чего пересмотренные Правила процедуры Комитета по упрощению формальностей будут утверждены в установленном порядке (пункты 13.9, 13.10 и 13.13);
- .13 принять к сведению решение Комитета использовать новый гендерно-нейтральный термин «Chair» в документе *Organization and method of work of the Facilitation Committee* и одобрить циркуляр FAL.3/Circ.212 в соответствующей редакции (пункт 13.18);

- .14 принять к сведению обсуждение предложения о создании совместного рабочего веб-пространства и решение направить данный вопрос на рассмотрение Совета (пункты 16.1–16.5);
- .15 принять к сведению одобрение Комитетом сводного проекта циркуляра FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 *Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах*, при условии параллельного одобрения 104-й сессией ЮК (пункт 16.10 и приложение 7); и
- .16 принять к сведению решения, принятые в отношении перечня кодексов, рекомендаций, руководств и других не имеющих обязательной силы документов, связанных с работой Комитета по упрощению формальностей (пункты 16.11–16.13).
- 17.3 Комитету по защите морской среды на его семьдесят первой сессии предлагается:
- .1 принять к сведению предоставленную Секретариатом информацию об использовании государствами-членами электронных свидетельств и о режимах контроля судов государством порта (пункты 5.34–5.37);
- .2 принять к сведению, что Комитет согласился с касающимся Правил процедуры компромиссным предложением, в соответствии с которым кворум должны составлять 25% членов (то есть 43 государства-члена, исходя из нынешнего числа государств-членов, равного 172) (пункты 13.7, 13.8, 13.10–13.12);
- .3 принять к сведению, что 41-я сессия КУФ одобрила поправки к Правилам процедуры, за исключением поправок к правилу 3. Правило 3 будет повторно рассмотрено на 42-й сессии КУФ в свете решения 98-й сессии КБМ, а введение поправок к Правилам процедуры в действие будет отложено до тех пор, пока данный вопрос не будет решен, после чего пересмотренные Правила процедуры Комитета по упрощению формальностей будут утверждены в установленном порядке (пункты 13.9, 13.10 и 13.13);
- .4 принять к сведению решение Комитета использовать новый гендерно-нейтральный термин «Chair» в документе *Organization and method of work of the Facilitation Committee* и одобрить циркуляр FAL.3/Circ.212 в соответствующей редакции (пункт 13.18);
- .5 принять к сведению обсуждение предложения о создании совместного рабочего веб-пространства и решение направить данный вопрос на рассмотрение Совета (пункты 16.1–16.5);
- .6 принять к сведению одобрение Комитетом сводного проекта циркуляра FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 *Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах*, при условии параллельного одобрения 104-й сессией ЮК (пункт 16.10 и приложение 7); и
- .7 принять к сведению решения, принятые в отношении перечня кодексов, рекомендаций, руководств и других не имеющих обязательной силы документов, связанных с работой Комитета по упрощению формальностей (пункты 16.11–16.13).

17.4 Комитету по техническому сотрудничеству на его шестьдесят седьмой сессии предлагается:

- .1 принять к сведению решения, принятые в отношении проекта ИМО по разработке прототипа «единого морского окна» (пункты 5.42–5.56);
- .2 принять к сведению информацию, предоставленную клубами «Пи энд Ай», о том, что в некоторых портах, где ИМО организовала региональные семинары, произошло значительное сокращение числа случаев выявления безбилетных пассажиров, что свидетельствует об эффективности такого подхода к решению данной проблемы (пункт 8.10);
- .3 принять к сведению одобрение Комитетом отобранных тематических приоритетов ОПТС на двухгодичный период 2018–2019 годов (пункты 11.7–11.12 и приложение 2);
- .4 принять к сведению, что Комитет согласился с касающимся Правил процедуры компромиссным предложением, в соответствии с которым кворум должны составлять 25% членов (то есть 43 государства-члена, исходя из нынешнего числа государств-членов, равного 172) (пункты 13.7, 13.8, 13.10–13.12);
- .5 принять к сведению, что 41-я сессия КУФ одобрила поправки к Правилам процедуры, за исключением поправок к правилу 3. Правило 3 будет повторно рассмотрено на 42-й сессии ФАЛ в свете решения 98-й сессии КБМ, а введение поправок к Правилам процедуры в действие будет отложено до тех пор, пока данный вопрос не будет решен, после чего пересмотренные Правила процедуры Комитета по упрощению формальностей будут утверждены в установленном порядке (пункты 13.9, 13.10 и 13.13);
- .6 принять к сведению решение Комитета использовать новый гендерно-нейтральный термин «Chair» в документе *Organization and method of work of the Facilitation Committee* и одобрить циркуляр в соответствующей редакции FAL.3/Circ.212 (пункт 13.18); и
- .7 принять к сведению обсуждение предложения о создании совместного рабочего веб-пространства и решение направить данный вопрос на рассмотрение Совета (пункты 16.1–16.5).

17.5 Юридическому комитету на его 104-й сессии предлагается:

- .1 рассмотреть юридический статус дополнений к Конвенции ФАЛ и дать соответствующие рекомендации КУФ с учетом того, что окончательное толкование того, являются ли дополнения 1, 2, 3 и 4 к Конвенции ФАЛ частью Конвенции ФАЛ, остается прерогативой договаривающихся правительств Конвенции ФАЛ (пункты 3.1–3.6);
- .2 принять к сведению, что Комитет согласился с касающимся Правил процедуры компромиссным предложением, в соответствии с которым кворум должны составлять 25% членов (то есть 43 государства-члена, исходя из нынешнего числа государств-членов, равного 172) (пункты 13.7, 13.8, 13.10–13.12);

- .3 принять к сведению, что 41-я сессия КУФ одобрила поправки к Правилам процедуры, за исключением поправок к правилу 3. Правило 3 будет повторно рассмотрено на 42-й сессии КУФ в свете решения 98-й сессии КБМ, а введение поправок к Правилам процедуры в действие будет отложено до тех пор, пока данный вопрос не будет решен, после чего пересмотренные Правила процедуры Комитета по упрощению формальностей будут утверждены в установленном порядке (пункты 13.9, 13.10 и 13.13);
- .4 принять к сведению решение Комитета использовать новый гендерно-нейтральный термин «Chair» в документе *Organization and method of work of the Facilitation Committee* и одобрить циркуляр FAL.3/Circ.212 в соответствующей редакции (пункт 13.18); и
- .5 принять к сведению обсуждение предложения о создании совместного рабочего веб-пространства и решение направить данный вопрос на рассмотрение Совета (пункты 16.1–16.5); и
- .6 принять к сведению одобрение Комитетом сводного проекта циркуляра FAL.2-MERC.1-MSC.1-LEG.1 *Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах*, при условии параллельного одобрения 104-й сессией ЮК (пункт 16.10 и приложение 7).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ КИБЕРРИСКАМИ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

1 Комитет по безопасности на море на своей девяносто шестой сессии (11–20 мая 2016 года), учитывая насущную необходимость повысить осведомленность о киберугрозах и связанных с ними уязвимостях, одобрил циркуляр *Interim guidelines on maritime cyber risk management* (MSC.1/Circ.1526).

2 Комитет по упрощению формальностей на своей сорок первой сессии (4–7 апреля 2017 года) [и Комитет по безопасности на море на своей девяносто восьмой сессии (7–16 июня 2017 года)] одобрил[и] приведенное в приложении *Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли*, в качестве совместного циркуляра MSC-FAL.1.

3 Данное Руководство содержит обобщенные рекомендации по управлению киберрисками в морской отрасли в целях защиты судоходства от имеющихся и возникающих киберугроз и уязвимостей. В Руководстве также представлены функциональные элементы, способствующие эффективному управлению киберрисками.

4 Правительствам государств-членов предлагается довести содержание настоящего циркуляра до сведения всех заинтересованных сторон.

[5 Настоящий циркуляр заменяет циркуляр MSC.1/Circ.1526.]

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ КИБЕРРИСКАМИ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящее Руководство содержит обобщенные рекомендации по управлению киберрисками в морской отрасли. Для целей настоящего Руководства понятие *киберриск в морской отрасли* отражает то, в какой степени тот или иной технологический ресурс подвержен угрозе, создаваемой возможными обстоятельствами или событиями, которые могут приводить к сбоям, связанным с эксплуатацией, безопасностью или защищенностью судов, вследствие повреждения, утраты или компрометации информации или систем.

1.2 Заинтересованные стороны должны предпринимать необходимые шаги для защиты морского транспорта от уже имеющихся и вновь возникающих угроз и уязвимостей, связанных с цифровизацией, интеграцией и автоматизацией процессов и систем в судоходстве.

1.3 Для получения подробных сведений и рекомендаций, связанных с разработкой и внедрением конкретных процедур управления рисками, пользователям настоящего Руководства следует обращаться к требованиям органов власти и администраций флагов отдельных государств-членов, а также к соответствующим международным и отраслевым стандартам и примерам передовой практики.

1.4 Управление рисками имеет основополагающее значение для обеспечения безопасности и защищенности судоходства. Управление рисками традиционно было нацелено на операции в физическом смысле, однако растущая зависимость от процессов цифровизации, интеграции, автоматизации и сетевой коммутации систем привела к увеличению потребности судоходной отрасли в управлении киберрисками.

1.5 Настоящее Руководство, нацеленное на обеспечение безопасности и защищенности судоходства на основе отказоустойчивости по отношению к киберрискам, содержит рекомендации, которые могут быть интегрированы в существующие процедуры управления рисками. В этом отношении Руководство дополняет методы управления обеспечением безопасности и защищенности, выработанные Организацией.

2 ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Справочная информация

2.1.1 Кибертехнологии стали неотъемлемым элементом эксплуатации и управления работой многочисленных систем, жизненно важных для обеспечения безопасности и защищенности судоходства, а также охраны морской среды. В некоторых случаях эти системы должны соответствовать международным стандартам и требованиям администрации флага. Однако уязвимости, возникающие в связи с доступом к таким системам, их сопряжением или сетевой коммутацией, могут приводить к возникновению киберрисков, которые требуют внимания. К числу уязвимых систем среди прочих относятся:

- системы ходового мостика;
- системы обработки грузов и управления ими;
- системы управления двигательными установками, механизмами и энергетическими установками;

- системы контроля доступа;
- системы управления обслуживанием пассажиров;
- сети общего пользования для пассажиров;
- административные системы и системы бытового обслуживания экипажа; и
- системы связи.

2.1.2 Следует учитывать различие между технологическими системами информационного и эксплуатационного назначения. Информационные технологические системы могут рассматриваться как системы, нацеленные на использование данных в качестве информации. Эксплуатационными можно считать те технологические системы, которые главным образом используют данные для управления физическими процессами или их мониторинга. В дополнение к этому, следует учитывать необходимость защиты информации и обмена данными внутри этих систем.

2.1.3 Хотя эти технологии и системы в значительной степени способствуют повышению эффективности морской отрасли, они также создают риски для критически важных систем и процессов, связанных с работой систем, являющихся ключевыми для судоходства. Эти риски могут быть обусловлены уязвимостями, возникающими в результате ненадлежащего функционирования, интеграции, обслуживания и архитектуры киберсистем, а также преднамеренными и непреднамеренными киберугрозами.

2.1.4 В число угроз входят злонамеренные действия (например, взлом или внедрение вредоносного ПО) и непреднамеренные последствия добросовестных действий (например, обслуживание программного обеспечения или предоставление прав доступа пользователям). В целом, такие действия либо вскрывают уязвимые места (такие, как устаревшее программное обеспечение или неэффективные брандмауэры), либо связаны с преднамеренным использованием уязвимостей эксплуатационных или информационных технологий. Эффективное управление киберрисками должно учитывать оба этих вида угроз.

2.1.5 Уязвимости могут быть результатом недостатков проектирования, интеграции и/или обслуживания систем, а также нарушений кибердисциплины. В целом, когда уязвимые места эксплуатационных и/или информационных систем вскрываются или преднамеренно используются либо напрямую (например, в случае несанкционированного доступа вследствие слабости паролей), либо косвенно (например, в случае недостаточной сегрегированности сети), могут возникать соответствующие последствия для обеспечения защищенности, а также для конфиденциальности, целостности и доступности информации. Кроме того, когда вскрываются или намеренно используются уязвимые места эксплуатационных и/или информационных систем, это может влиять на безопасность, особенно в тех случаях, когда под угрозой оказываются критически важные системы (например, системы управления навигационным оборудованием ходового мостика или главной двигательной установкой).

2.1.6 Эффективное управление киберрисками должно также учитывать последствия для обеспечения безопасности и защищенности, связанные со вскрытием или преднамеренным использованием уязвимостей информационных технологических систем. Они могут быть результатом ненадлежащего подключения к эксплуатационным технологическим системам или нарушений установленных процедур эксплуатационным персоналом или третьими лицами, что может поставить эти системы под угрозу (например, при ненадлежащем использовании съемных носителей информации, таких как флеш-карты).

2.1.7 Дальнейшую информацию об уязвимостях и угрозах можно найти в дополнительных рекомендациях и стандартах, указанных в разделе 4.

2.1.8 Быстрые темпы изменения технологий и угроз затрудняют устранение соответствующих рисков с помощью одних только технических стандартов. Поэтому в настоящем Руководстве рекомендован подход к управлению киберрисками, который основывается на отказоустойчивости и формируется как естественное дополнение к существующим методам управления обеспечением безопасности и защищенности.

2.1.9 При анализе потенциальных источников угроз и уязвимостей и связанных с ними стратегий снижения рисков необходимо также рассматривать возможность применения для управления киберрисками ряда методов контроля, включая среди прочего инструменты управленческого, эксплуатационного (процедурного) и технического контроля.

2.2 Применение

2.2.1 Настоящее Руководство предназначено прежде всего для всех организаций судовой отрасли и направлено на содействие применению методов управления обеспечением безопасности и защищенности в киберсфере.

2.2.2 С учетом того, что в судовой отрасли не бывает двух одинаковых организаций, в данном Руководстве используются обобщенные формулировки, с тем чтобы обеспечить его широкое применение. На судах с киберсистемами ограниченного охвата простого следования Руководству может оказаться достаточно, тогда как на судах со сложными киберсистемами может потребоваться более высокий уровень защиты, для обеспечения которого следует изыскивать дополнительные ресурсы во взаимодействии с надежными партнерами из числа отраслевых структур и государственных органов.

2.2.3 Настоящее Руководство носит рекомендательный характер.

3 ЭЛЕМЕНТЫ УПРАВЛЕНИЯ КИБЕРРИСКАМИ

3.1 Для целей настоящего Руководства *управление киберрисками* означает процессы идентификации, анализа, оценки и коммуникации, связанные с киберрисками, а также принятия, предотвращения, переноса или смягчения таких рисков до приемлемого уровня с учетом затрат и выгод, обусловленных предпринимаемыми действиями, для заинтересованных сторон.

3.2 Цель управления киберрисками в морской отрасли – обеспечение безопасности и защищенности судоходства и его отказоустойчивости по отношению к киберрискам.

3.3 Эффективное управление киберрисками должно начинаться на уровне высшего руководства. Руководители высшего звена должны внедрить культуру осведомленности о киберрисках на всех уровнях организации и создать целостный и гибкий механизм управления киберрисками, который должен работать в непрерывном режиме и постоянно оцениваться с помощью эффективных механизмов обратной связи.

3.4 Один из принятых подходов к достижению вышеизложенных целей заключается во всесторонней оценке и сравнении существующих и желаемых моделей управления киберрисками в организации. Такое сравнение способствует выявлению пробелов, которые могут быть устранены для достижения целей управления рисками на основе ранжированного по приоритетам плана управления киберрисками. Этот подход, основанный на факторах риска, позволит организации наилучшим образом использовать свои ресурсы с наибольшей эффективностью.

3.5 В настоящем Руководстве представлены функциональные элементы, способствующие эффективному управлению киберрисками. Эти функциональные элементы не являются последовательными: все они должны реализовываться параллельно и непрерывно, будучи надлежащим образом интегрированы в систему управления рисками:

- .1 Идентификация: определение задач и обязанностей персонала по управлению киберрисками и выявление систем, ресурсов, данных и функциональных возможностей, которые в случае сбоев могут представлять угрозу для эксплуатации судна.
- .2 Защита: реализация процедур и мер контроля рисков; планирование действий на случай чрезвычайной ситуации с целью предотвращения киберпроисшествий и обеспечения бесперебойной эксплуатации судна.
- .3 Обнаружение: разработка и принятие мер, необходимых для своевременного обнаружения киберпроисшествий.
- .4 Реагирование: разработка и выполнение мер и планов по обеспечению отказоустойчивости и восстановления систем, необходимых для эксплуатации судна, или функций, нарушенных в результате киберпроисшествия.
- .5 Восстановление: идентификация мер по резервному дублированию и восстановлению необходимых для эксплуатации судна киберсистем, которые пострадали в результате киберпроисшествия.

3.6 Эти функциональные элементы включают меры и желаемые результаты эффективного управления киберрисками в отношении всех критически важных систем, влияющих на судовые операции и обмен информацией, и реализуются в форме непрерывного процесса с эффективными механизмами обратной связи.

3.7 Эффективное управление киберрисками должно обеспечить соответствующий уровень осведомленности о киберрисках на всех уровнях организации. Уровень осведомленности и готовности должен соответствовать задачам и обязанностям в системе управления киберрисками.

4 ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ КИБЕРРИСКАМИ

4.1 Подход к управлению киберрисками, описанный в настоящем Руководстве, создает основу для лучшего понимания киберрисков и управления ими, что позволяет использовать инструменты управления рисками для противодействия киберугрозам и уязвимостям. Для получения подробных указаний по управлению киберрисками пользователям данного руководства следует обращаться к требованиям органов власти и администраций флага государств-членов, а также к соответствующим международным и отраслевым стандартам и примерам передовой практики.

4.2 К числу дополнительных источников информации, содержащих рекомендации и стандарты, среди прочих относятся¹:

¹ Дополнительные рекомендации и стандарты приводятся в форме неисчерпывающего списка источников дальнейшей подробной информации для пользователей настоящего Руководства. Указанные рекомендации и стандарты не были изданы Организацией, и их применение остается на усмотрение отдельных пользователей данного Руководства.

- Руководства по кибербезопасности на судах БИМКО, МАКЛ, МПС, ИНТЕРКАРГО и ИНТЕРТАНКО.
- Стандарт ИСО/МЭК 27001 по информационным технологиям – Методы обеспечения безопасности – Системы управления информационной безопасностью – Требования. Опубликовано совместно Международной организацией по стандартизации (ИСО) и Международной электротехнической комиссией (МЭК).
- Национальный институт стандартов и технологий США – Руководство по повышению безопасности критической инфраструктуры (NIST Framework).

4.3 При использовании любых руководств или стандартов следует обращаться к их последней редакции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ В ОБЛАСТИ ОБЛЕГЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ОПТС НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2018–2019 ГОДОВ

- 1 дальнейшее облегчение международного морского судоходства в контексте упрощения процедур перевозок, в соответствии со Стратегическим планом Организации;
- 2 содействие более широкому принятию Конвенции ФАЛ, а также ее эффективному и действенному осуществлению в целях облегчения международного морского судоходства, а также удовлетворения особых потребностей наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОРГ) и, в особенности, стран Африки в сфере морского транспорта;
- 3 содействие наращиванию потенциала государств-членов в отношении выполнения обязанностей и стандартов качества, связанных с Конвенцией ФАЛ;
- 4 оказание содействия и поддержки государствам-членам в области применения информационных и коммуникационных технологий в целях непрерывного внедрения усовершенствований и инноваций, направленных на облегчение морского судоходства, включая электронные технологии обработки и обмена данными, такие как концепция единого окна; упрощение процедур очистки судов, экипажей, пассажиров и грузов и обеспечение эффективной работы и судооборота портов на основании соответствующих признанных международных стандартов;
- 5 поддержка подготовки сотрудников, занятых в обеспечении взаимодействия судно/порт, с целью повышения уровня информированности и осмысления ими своих обязанностей, а также улучшения коммуникации и сотрудничества между всеми сторонами, участвующими во взаимодействии судно/порт, в целях облегчения международного морского судоходства, в том числе путем обеспечения интермодального доступа в порты; и
- 6 оказание помощи государствам-членам в решении острых проблем, стоящих перед международным морским судоходством, в частности, в связи с безбилетными пассажирами и перевозкой нелегальных мигрантов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ПУНКТОВ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПОВЕСТКУ ДНЯ СОРОК ВТОРОЙ СЕССИИ КОМИТЕТА

Открытие сессии

Решения других органов ИМО

Рассмотрение и одобрение предложенных поправок к Конвенции

Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ

Применение концепции единого окна

Анализ и пересмотр Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям

Разработка рекомендаций по обеспечению аутентификации, целостности и конфиденциальности контента в целях обмена через единое морское окно

Обновление Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте

Небезопасная смешанная миграция по морю

Рассмотрение и анализ сообщений и информации о лицах, спасенных на море, и безбилетных пассажирах

Мероприятия в области технического сотрудничества, относящиеся к облегчению морского судоходства

Отношения с другими организациями

Применение процедур Комитета по организации и методу работы

Программа работы

Выборы председателя и заместителя председателя на 2019 год

Прочие вопросы

Рассмотрение доклада Комитета о его сорок второй сессии

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ КОМИТЕТА ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ,
ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД

| КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ) | | | | | | | | |
|--|---|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Номер результата | Описание | Намеченный год выполнения | Вышестоящий(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) | Состояние результата на год 1 | Состояние результата на год 2 | Ссылки |
| 1.1.1.1 | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет | Выполняется | Выполнено | |
| 1.1.2.1 | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет | Выполняется | Выполнено | |
| 3.4.1.1 | Содействие выявлению возникающих потребностей развивающихся стран, в частности МОРГ и НРС, для включения в ОПТС | Постоянно | КТС | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | | Выполняется | Выполнено | |
| 3.5.1.1 | Выявление тематических приоритетов в области безопасности и охраны на море, защиты морской среды, содействия развитию морского транспорта и морского законодательства | Ежегодно | КТС | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | | Отложено | Выполнено | FAL 41/17, пункты 11.12 |

| КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ) | | | | | | | | |
|--|--|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|
| Номер результата | Описание | Намеченный год выполнения | Вышестоящий(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) | Состояние результата на год 1 | Состояние результата на год 2 | Ссылки |
| 3.5.1.2 | Вклад в ОПТС по возникающим вопросам устойчивого развития и достижения ЦРДТ | 2017 | КТС | КБМ/КУФ/ЮК/КЗМС | | Выполняется | Выполнено | |
| 4.0.1.3 | Одобрённые предложения по новым результатам на двухгодичный период 2016–2017 годов, принятые комитетами | Ежегодно | Совет | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | | Выполнено | Выполнено | С 116/D, пункты 7.4 i), FAL 41/17, пункт 14.5 |
| 4.0.2.1 | Одобрённые предложения по разработке, обслуживанию и расширению возможностей информационных систем и соответствующие рекомендации (ГИСИС, веб-сайты и т. п.) | Постоянно | Совет | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | | Выполнено | Выполнено | |
| 4.0.3.1 | Разработка новой стратегической рамочной основы для Организации на 2018–2023 годы | 2017 | Совет | КБМ/КУФ/ЮК/КТС/КЗМС | | Выполняется | Выполнено | С 116/D, пункты 4.3–4.6; С 117/D, пункты 3.2–3.7 FAL 41/17, пункт 14.17 |
| 4.0.5.1 | Пересмотренное руководство по организации и методу работы, при необходимости | 2016 | Совет | КБМ/КУФ/ЮК/КТС/КЗМС | | Выполнено | Выполнено | С 116/D, пункт 4.8 FAL 41/17, пункт 13.18 |
| 5.1.2.2 | [перенесен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода] | 2017 | КБМ/КУФ | III | NCSR | Выполняется | Отложено | MSC 96/25, пункт 14.11 |
| Примечания: Принимая во внимание, что гуманитарный кризис в Средиземноморском регионе далек от разрешения, что эта ситуация продолжает влиять на торговое судоходство и что могут быть поданы соответствующие предложения, Подкомитет NCSR предложил Комитету перенести срок завершения работ по данному результату на 2019 год. 41-я сессия КУФ решила включить этот результат в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, с намерением повторно рассмотреть это решение на 42-й сессии КУФ (FAL 41/17, пункт 6.4). | | | | | | | | |

| КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ) | | | | | | | | |
|---|--|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|
| Номер результата | Описание | Намеченный год выполнения | Вышестоящий(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) | Состояние результата на год 1 | Состояние результата на год 2 | Ссылки |
| 5.1.2.3 | Вклад ИМО в решение проблем небезопасной смешанной миграции по морю | 2017 | КБМ/КУФ/ЮК | | | Выполняется | Перенесено | |
| Примечания: Срок завершения работ перенесен на 2018 год (FAL 41/17, пункт 7.15). | | | | | | | | |
| 5.2.1.18 | Пересмотр Руководства по минимальной подготовке и обучению берегового персонала, занятого швартовными операциями | 2016 | КУФ | | | Выполнено | | FAL 40/19, пункт 10.10 |
| 6.1.1.2 | Руководство по связанным с упрощением формальностей аспектам защиты сети морского транспорта от киберугроз | 2016 | КУФ | | | Перенесено | Выполнено | FAL 39/16, пункт 13.2; FAL 41/17, пункт 9.7 |
| Примечания: Срок завершения работ перенесен на 2017 год (FAL 40, пункт 9.12). | | | | | | | | |
| 8.0.1.1 | Всесторонний пересмотр Конвенции ФАЛ | 2016 | КУФ | | | Выполнено | | FAL 40/19, пункты 4.9 и 4.10 |
| 8.0.1.2 | Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ | 2017 | КУФ | | | | Перенесено | FAL 37/17, пункт 4.6; FAL 41/17, пункт 14.2 |
| Примечания: 41-я сессия КУФ решила изменить название и охват результата, а также перенести срок завершения работ по нему на 2019 год. | | | | | | | | |
| 8.0.2.1 | Рассмотрение и анализ сообщений и информации о лицах, спасенных на море, и безбилетных пассажирах | Ежегодно | КБМ/КУФ | | | Выполнено | Выполнено | |

| КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ) | | | | | | | | |
|---|---|---------------------------|-------------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|
| Номер результата | Описание | Намеченный год выполнения | Вышестоящий(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) | Состояние результата на год 1 | Состояние результата на год 2 | Ссылки |
| 8.0.3.1 | Требования в отношении доступа к свидетельствам и документам, включая журналы операций, которые должны иметься на судне, и их электронных версий | 2017 | КУФ | КБМ/ЮК/III/КЗМС | | Выполнено | | FAL.5/Circ.39/Rev.2; FAL 40/19, пункты 6.18–6.21; МЕРС 68/21, пункты 13.2 и 17.26 |
| 8.0.3.2 | Применение концепции единого окна | Постоянно | КУФ | | | Выполняется | Выполняется | |
| 8.0.3.[] новый | Обновление Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте (2019) | 2019 | КУФ | | | | | FAL 41/17, пункты 14.4, 5.55 и 5.56 |
| Примечания: ожидает утверждения 118-й сессией Совета – корреспондентская группа должна начать работу в 2017 году. | | | | | | | | |
| 14.0.1.1 | Анализ и рассмотрение рекомендаций по снижению административного бремени, связанного с положениями документов ИМО, в том числе в случаях, выявленных РГ-САТ | 2017 | Совет | III/HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | Выполняется | Выполнено | MSC 96/25, пункты 19.4.5, 19.4.9 и 19.4.10 FAL 41/17, пункт 10.4 |

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПОВЕСТКА ДНЯ КОМИТЕТА, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА

| КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ) | | | | | | | | |
|---|--|------------------------------------|---|-------------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| ПРИНЯТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ НА ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДВУХГОДИЧНЫЕ ПЕРИОДЫ | | | | Вышестоящий(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Временные рамки (сессии) | Ссылки |
| Номер результата | Двухгодичный период (когда результат был включен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода) | Ссылка на действия высокого уровня | Описание | | | | | |
| 128 | 2016–2017 | 1.3.3 | Пересмотр международных указательных знаков для ориентации лиц, находящихся в морских терминалах | КУФ | | | 1 | FAL 40/19, пункт 11.5 |
| 142 | 2016–2017 | 5.1.2 | Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море | КБМ/КУФ | NCSR | | 2 | |
| 139 | 2016–2017 | 8.0.3 | Анализ и пересмотр Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям | КУФ | | | 2 | FAL 41/17, пункт 14.1 |
| 140 | 2016–2017 | 8.0.3 | Разработка рекомендаций по обеспечению аутентификации, целостности и конфиденциальности контента в целях обмена через единое морское окно | КУФ | | | 2 | FAL 41/17, пункт 14.3 |

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

РЕЗУЛЬТАТЫ КУФ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2018–2019 ГОДОВ, УВЯЗАННЫЕ С НОВЫМИ СТРАТЕГИЧЕСКИМИ НАПРАВЛЕНИЯМИ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ОДОБРЕНЫ 117-Й СЕССИЕЙ СОВЕТА

| Новое стратегическое направление | Существующий номер результата | Существующее описание результата | Намеченный год выполнения | Высший(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) |
|---|-------------------------------|---|---------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------|
| СН 1 Повышение эффективности осуществления | 1.1.1.1 ¹ | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 1.1.2.1 ¹ | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 3.4.1.1 | Содействие выявлению возникающих потребностей развивающихся стран, в частности МОРГ и НРС, для включения в ОПТС | Постоянно | КТС | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | |
| | 3.5.1.1 | Выявление тематических приоритетов в области безопасности и охраны на море, защиты морской среды, облегчения морского судоходства и морского законодательства | Ежегодно | КТС | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | |
| СН 2 Интеграция новых и перспективных технологий в нормативную базу | 1.1.1.1 ¹ | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 1.1.2.1 ¹ | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |

¹ Результаты 1.1.1.1 и 1.1.2.1 увязаны со всеми СН, поскольку до 2013 года предпринимались попытки отразить деятельность, проводимую совместно с другими организациями, в отдельных результатах ПДВУ, однако было сочтено, что такая форма учета является неточной и неполной, после чего отдельные результаты были объединены в два результата. Кроме того, информационно-просветительская работа и сотрудничество являются одним из основополагающих элементов нового Стратегического плана, вследствие чего эти результаты актуальны для всех СН.

| Новое стратегическое направление | Существующий номер результата | Существующее описание результата | Намеченный год выполнения | Высший(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) |
|---|-------------------------------|---|---------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------|
| СН 3 Реагирование на изменение климата | 1.1.1.1 ² | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 1.1.2.1 | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 3.5.1.2 | Содействие выявлению возникающих потребностей развивающихся стран, в частности МОРГ и НРС, для включения в ОПТС | 2017 | КТС | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | |
| СН 4 Участие в управлении ресурсами океана | 1.1.1.1 ² | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 1.1.2.1 ² | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 3.4.1.1 | Содействие выявлению возникающих потребностей развивающихся стран, в частности МОРГ и НРС, для включения в ОПТС | Постоянно | КТС | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | |
| | 3.5.1.2 | Содействие выявлению возникающих потребностей развивающихся стран, в частности МОРГ и НРС, для включения в ОПТС | 2017 | КТС | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК | |
| СН 5 Содействие развитию и повышению безопасности международных перевозок в глобальном масштабе | 1.1.1.1 ² | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 1.1.2.1 ² | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 8.0.3.2 | Применение концепции единого окна | Постоянно | КУФ | | |
| | 8.0.1.2 ³ | Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ | 2019 | КУФ | | |

² Результаты 1.1.1.1 и 1.1.2.1 увязаны со всеми СН, поскольку до 2013 года предпринимались попытки отразить деятельность, проводимую совместно с другими организациями, в отдельных результатах ПДВУ, однако было сочтено, что такая форма учета является неточной и неполной, после чего отдельные результаты были объединены в два результата. Кроме того, информационно-просветительская работа и сотрудничество являются одним из основополагающих элементов нового Стратегического плана, вследствие чего эти результаты актуальны для всех СН.

³ 41-я сессия КУФ решила изменить название и охват результата, а также перенести срок завершения работ по нему на 2019 год.

| Новое стратегическое направление | Существующий номер результата | Существующее описание результата | Намеченный год выполнения | Высший(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) |
|---|-------------------------------|--|---------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------|
| | 8.0.3 ⁴ Новый | Обновление Руководства по созданию системы единого окна на морском транспорте | 2 сессии | КУФ | | |
| СН 6 Обеспечение эффективности нормативной базы | 1.1.1.1 ⁵ | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 1.1.2.1 ⁵ | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 8.0.2.1 | Рассмотрение и анализ сообщений и информации о лицах, спасенных на море, и безбилетных пассажирах | Ежегодно | КБМ/КУФ | | |
| СН 7 Обеспечение организационной эффективности | 1.1.1.1 ⁵ | Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 1.1.2.1 ⁵ | Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций | 2017 | Ассамблея | КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/КТС | Совет |
| | 4.0.2.1 | Одобрены предложения по разработке, обслуживанию и расширению возможностей информационных систем и соответствующие рекомендации (ГИСИС, веб-сайты и т. п.) | Постоянно | Совет | КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/КТС | |
| | 4.0.5.1 | Пересмотренное руководство по организации и методу работы, при необходимости | 2016 | Совет | КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/КТС | |
| Прочая деятельность ⁶ | 4.0.1.3 | Одобрены предложения по новым результатам на двухгодичный период 2016–2017 годов, принятые комитетами | Ежегодно | Совет | КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/КТС | |
| | 5.1.2.3 | Вклад ИМО в решение проблем небезопасной смешанной миграции по морю | 2017 | КБМ/КУФ/ ЮК | | |

⁴ Новый результат, одобренный 41-й сессией КУФ. Ожидает утверждения 118-й сессией Совета. Корреспондентская группа должна начать работу в 2017 году.

⁵ Результаты 1.1.1.1 и 1.1.2.1 увязаны со всеми СН, поскольку до 2013 года предпринимались попытки отразить деятельность, проводимую совместно с другими организациями, в отдельных результатах ПДВУ, однако было сочтено, что такая форма учета является неточной и неполной, после чего отдельные результаты были объединены в два результата. Кроме того, информационно-просветительская работа, информационно-просветительская работа и сотрудничество являются одним из основополагающих элементов нового Стратегического плана, вследствие чего эти результаты актуальны для всех СН.

⁶ Данные результаты являются частью работы, проводимой в рамках миссии Организации, но они не были включены в число стратегических на период 2018–2023 годов.

Результаты повестки дня, выходящей за рамки двухгодичного периода

| Новое стратегическое направление | Существующий номер результата | Существующее описание результата | Намеченный год выполнения | Вышестоящий(е) орган(ы) | Вспомогательный(е) орган(ы) | Координирующий(е) орган(ы) |
|---|--|---|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| СН 5 Содействие развитию и повышению безопасности международных перевозок в глобальном масштабе | 8.0.3 ⁷ Новый | Анализ и пересмотр Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям | 2 сессии | КУФ | | |
| | 8.0.3 ⁸ Новый | Разработка рекомендаций по обеспечению аутентификации, целостности и конфиденциальности контента в целях обмена через единое морское окно | 2 сессии | КУФ | | |
| Прочая деятельность | 1.3.3 повестки дня, выходящей за рамки двухгодичного периода | Пересмотр международных указательных знаков для ориентации лиц, находящихся в морских терминалах | 1 сессия | КУФ | | |
| Прочая деятельность | 5.1.2.2 | Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море | 2 сессии | КБМ/КУФ | III | NCSR |

⁷ Новый результат, одобренный 41-й сессией КУФ. Ожидает утверждения 118-й сессии Совета.

⁸ Новый результат, одобренный 41-й сессией КУФ. Ожидает утверждения 118-й сессии Совета.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ СВИДЕТЕЛЬСТВ И ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬСЯ НА СУДАХ, 2017 ГОДА

1 Комитет по упрощению формальностей на своей сорок первой сессии, Комитет по защите морской среды на своей семидесятой сессии, Комитет по безопасности на море на своей девяносто седьмой сессии и Юридический комитет на своей [...] утвердили изложенный в приложении Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах, 2017 года.

2 Эта работа была проведена в соответствии с положениями раздела 2 Приложения к Конвенции ФАЛ, касающимися формальностей, выполнение которых органы государственной власти требуют от судовладельцев при приходе, во время стоянки и при отходе судов. Еще раз следует подчеркнуть, что эти положения не должны быть истолкованы как исключаящие требование о предъявлении для проверки надлежущими властями свидетельств и других документов, находящихся на судне и касающихся его регистрации, обмера, безопасности, укомплектования экипажем, классификации и других соответствующих вопросов.

3 Вследствие внесения поправок в соответствующие документы после издания циркуляра FAL.2/Circ.127 MEPC/Circ.817-MSC/Circ.1462 перечень был пересмотрен с целью учета соответствующих положений вышеупомянутых поправок.

4 В данном циркуляре перечислены только свидетельства и документы, требуемые согласно документам ИМО, и он не включает свидетельства и документы, требуемые другими международными организациями или государственными органами.

5 Данный циркуляр не должен использоваться при проверках в рамках контроля судов государством порта, в ходе которых должны применяться требования конвенций.

6 Правительствам государств-членов предлагается принять к сведению информацию, представленную в приложении, и предпринять соответствующие действия.

7 Настоящий циркуляр заменяет циркуляр FAL.2/Circ.127-MEPC/Circ.817-MSC/Circ.1462.

ПРИЛОЖЕНИЕ

FAL.2/Circ.130
MEPC.1/Circ.[...]
MSC.1/Circ.[...]
LEG.1/Circ.[]
[] апреля 2017 года

СВИДЕТЕЛЬСТВА И ДОКУМЕНТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬСЯ НА СУДАХ

(Примечание: Все свидетельства, которые должны иметься на судах, должны быть действительны и составлены по форме, соответствующей образцу, когда это требуется соответствующей международной конвенцией или документом.)

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|--|
| 1 | Все суда, подпадающие под действие конвенции, на которую делается ссылка | |
| | Международное мерительное свидетельство (1969 год) Международное мерительное свидетельство (1969 год) будет выдаваться каждому судну, валовая и чистая вместимость которого были установлены в соответствии с Конвенцией. | статья 7 Конвенции об обмере судов |
| | Международное свидетельство о грузовой марке Международное свидетельство о грузовой марке выдается на основании положений Международной конвенции о грузовой марке 1966 года каждому судну, которое было освидетельствовано и которому были нанесены грузовые марки в соответствии с Конвенцией или с Конвенцией, измененной Протоколом 1988 года к Конвенции ГМ, в зависимости от случая. | статья 6 Конвенции ГМ; статья 16 Протокола ГМ 1988 года |
| | Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки выдается каждому судну, которому предоставляется изъятие на основании статьи 6 Конвенции о грузовой марке или Конвенции, измененной Протоколом ГМ 1988 года, в зависимости от случая, и в соответствии с ней. | статья 6 Конвенции ГМ; статья 16 Протокола ГМ 1988 года |
| | Свидетельство об изъятии¹ Если судну на основании положений Конвенции СОЛАС 1974 года и в соответствии с ними предоставляется изъятие, то в дополнение к свидетельствам, перечисленным выше, ему выдается свидетельство, называемое Свидетельством об изъятии. | правило I/12 Конвенции СОЛАС 1974 года; пра- вило I/12 Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС |

¹ Циркуляр SLS.14/Circ.115, Add.1, Add.2 и Add.3, касается выдачи свидетельства об изъятии.

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|---|
| | <p>Техническая документация покрытия Техническая документация покрытия, содержащая спецификации системы покрытий, если это применимо, специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений двойного борта на навалочных судах длиной 150 м и более и грузовых нефтяных танков на танкерах для сырой нефти, данные о работе судоверфи и собственника судна по нанесению покрытия, подробные критерии выбора покрытия, описания рабочих заданий, данные о проверке, техническом обслуживании и ремонте, должна храниться на борту и вестись на протяжении срока эксплуатации судна.</p> | <p>правило II-1/3-2 и II 1/3-11 Конвенции СОЛАС 1974 года; Стандарт качества защитных покрытий специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений двойного борта на навалочных судах и грузовых нефтяных танков на танкерах для сырой нефти (резолюция MSC.215(82) с поправками, внесенными резолюцией MSC.341(91) и циркуляром MSC.1/Circ.1381; и резолюция MSC.288(87) с поправками, внесенными циркуляром MSC.1/Circ.1381 и резолюцией MSC.342(91))</p> |
| | <p>Процедура аварийной буксировки Все суда должны иметь процедуру аварийной буксировки, установленную для данного конкретного судна. Описание такой процедуры должно находиться на борту судна для использования в аварийных ситуациях, и она должна быть разработана на основании руководства, подготовленного Организацией.</p> | <p>правило II-1/3-4 Конвенции СОЛАС; циркуляр MSC.1/Circ.1255</p> |
| | <p>Построечные чертежи Комплект построечных чертежей и других схем, показывающих любые последующие изменения в конструкции корпуса судна, должен иметься на борту судна, находящегося на этапе постройки 1 января 2007 года или после этой даты.</p> | <p>правило II-1/3-7 Конвенции СОЛАС 1974 года; циркуляр MSC/Circ.1135 As-built construction drawings to be maintained on board the ship and ashore</p> |
| | <p>Формуляр на постройку судна Формуляр на постройку судна, содержащий конкретную информацию, должен храниться на борту нефтяных танкеров длиной 150 м и более и навалочных судов длиной 150 м и более, имеющих конструкцию с одной палубой, бортовыми подпалубными танками и скуловыми танками в грузовых помещениях, за исключением рудовозов и комбинированных судов:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 контракт на постройку которых заключен 1 июля 2016 года или после этой даты; .2 в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или .3 которые сданы в эксплуатацию 1 июля 2020 года или после этой даты, должны иметь Формуляр на постройку судна, в котором содержится информация согласно правилам и руководствам, <p>и соответствующим образом корректироваться в течение срока службы судна с целью облегчения безопасной эксплуатации, технического обслуживания, освидетельствований, ремонта и аварийных мер.</p> | <p>правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС 1974 года; циркуляр MSC.1/Circ.1343 Guidelines for the information to be included in a Ship Construction File</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|--|
| | <p>Протокол замеров шума Применим к новым судам валовой вместимостью 1 600 и более, за исключением судов с динамическими принципами поддержания, высокоскоростных судов, рыболовных судов, барж-трубоукладчиков, плавучих кранов, подвижных буровых установок, прогулочных яхт, не занимающихся коммерческими операциями, военных кораблей и войсковых транспортов, судов, приводимых в движение без помощи механических средств, судов для установки свай и земснарядов.</p> <p>Протокол замеров шума должен всегда находиться на судне и быть доступным для экипажа.</p> <p>Для существующих судов см. раздел «Прочие свидетельства и документы, которые не являются обязательными – Протокол замеров шума» (резолюция А.468(XII)).</p> | <p>правило II-1/3-12 Конвенции СОЛАС 1974 года; раздел 4.3 Кодекса по уровням шума на судах</p> |
| | <p>Информация об остойчивости Каждое пассажирское судно, независимо от его размеров, и каждое грузовое судно длиной 24 м и более по завершении постройки должно подвергаться кренованию, и должны быть определены элементы его остойчивости. Капитан должен быть обеспечен информацией об остойчивости, содержащей такие сведения, которые необходимы для того, чтобы он мог быстрыми и простыми способами получить точные данные об остойчивости судна в различных условиях эксплуатации с целью поддержания требуемой остойчивости в неповрежденном состоянии и после повреждения. Для навалочных судов информация, требуемая в буклете по навалочному судну, может содержаться в информации об остойчивости.</p> | <p>правила II-1/5 и II-1/5-1 Конвенции СОЛАС 1974 года; правило 10 Конвенция ГМ; правило 10 Протокола ГМ 1988 года</p> |
| | <p>Буклеты и схемы по борьбе за живучесть На пассажирских и грузовых судах должны быть постоянно вывешены схемы, ясно показывающие для каждой палубы и трюма границы водонепроницаемых отсеков, расположение в них отверстий и средств их закрытия с указанием расположения органов управления этими средствами, а также устройства для выравнивания крена, вызванного поступлением воды. В распоряжении командного состава судна должны иметься буклеты, содержащие вышеупомянутую информацию.</p> | <p>правило II-1/19 Конвенции СОЛАС 1974 года; циркуляр MSC.1/Circ.1245</p> |
| | <p>Буклет о маневрировании Сведения о времени и расстоянии торможения и об изменении направления движения судна, зарегистрированные во время испытаний, вместе с результатами испытаний по определению способности судна, имеющего несколько гребных винтов, идти и маневрировать при неработающих одном или нескольких гребных винтах, должны иметься на борту судна для использования капитаном или назначенным персоналом.</p> | <p>правило II-1/28 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Оценка альтернативных конструкций, мер и устройств Если это применимо, на судне должен иметься экземпляр документации, одобренной Администрацией и указывающей на то, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают требованиям настоящего правила.</p> | <p>правила II 1/55.4.2, II-2/17.4.2 и глава III/38.4.2 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|---|
| | <p>Планы технического обслуживания План технического обслуживания должен включать необходимую информацию о системах противопожарной защиты и системах пожаротушения, а также средства пожаротушения, как требуется в правиле II-2/14.2.2. В отношении танкеров дополнительные требования приведены в правиле II-2/14.4.</p> <p>Для пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров, план технического обслуживания должен включать низкорасположенное освещение и систему громкоговорящей связи, как требуется в правиле II-2/14.3 Конвенции СОЛАС.</p> | <p>правила II-2/14.2.2, II 2/14.3 и II-2/14.4 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Регистрация учений на судне Учения по борьбе с пожаром должны проводиться и регистрироваться в соответствии с положениями правил III/19.3 и III/19.5.</p> | <p>правило II-2/15.2.2.5 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Наставление по подготовке по пожарной безопасности Наставление по подготовке по пожарной безопасности должно быть составлено на рабочем языке судна и должно иметься в каждой столовой экипажа и комнате отдыха или в каждой каюте экипажа. Наставление должно содержать инструкции и информацию, требуемые в правиле II-2/15.2.3.4. Вместо наставления часть этой информации может быть представлена в форме аудиовизуальных пособий.</p> | <p>правило II-2/15.2.3 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Схема/буклет по противопожарной защите Для руководства лиц командного состава должны быть постоянно вывешены схемы общего расположения, на которых для каждой палубы должны быть четко показаны посты управления, различные пожарные секции, включая элементы системы сигнализации обнаружения пожара и средства пожаротушения и т. д. В качестве альтернативы, по усмотрению Администрации, указанные выше сведения могут быть изложены в буклете, по одному экземпляру которого должно иметься у каждого лица командного состава и один экземпляр которого должен постоянно находиться в доступном месте на судне. Схемы и буклеты должны постоянно обновляться, и любые изменения должны вноситься в них в кратчайшие сроки. Второй комплект схем противопожарной защиты или буклет с такими схемами, предназначенный для береговой пожарной команды, должен постоянно храниться в отчетливо обозначенном, защищенном от воздействия моря укрытии, расположенном вне рубки.</p> | <p>правила II-2/15.2.4 и II-2/15.3.2 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Буклет по эксплуатационной пожарной безопасности Буклет по эксплуатационной пожарной безопасности должен содержать необходимую информацию и инструкции по вопросам безопасной эксплуатации судна и обработки груза с точки зрения пожарной безопасности. Буклет должен быть составлен на рабочем языке судна и иметься в каждой столовой экипажа и в комнате отдыха или в каждой каюте экипажа. Буклет может быть объединен с наставлением по подготовке, требуемым в правиле II-2/15.2.3.</p> | <p>правило II-2/16.2 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Наставление по эксплуатации для вертолетного устройства Для каждого вертолетного устройства, если таковое имеется, должно быть предусмотрено наставление по эксплуатации, включающее описание и контрольный перечень мер обеспечения безопасности, процедур и требований к оборудованию. Это наставление может быть частью судового плана действий в аварийных ситуациях.</p> | <p>правило II-2/18.8.1 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|---|
| | <p>Акт о приемке замены системы разобщения и захвата на существующую спасательную шлюпку Для всех судов не позднее первого планового осмотра в сухом доке после 1 июля 2014 года, но не позднее 1 июля 2019 года разобщающие механизмы спасательных шлюпок под нагрузкой, не отвечающие пунктам 4.4.7.6.4–4.4.7.6.6 Кодекса КСС, должны быть заменены оборудованием, которое отвечает Кодексу.</p> | <p>правило III/1.5 Конвенции СОЛАС; раздел 4.4.7.6 Кодекса КСС; циркуляр MSC.1/Circ.1392/Corr.1</p> |
| | <p>Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии Все суда должны иметь расписание по тревогам и инструкции на случай аварии, которые должны отвечать требованиям правила 37 и быть вывешены на видных местах по всему судну, включая ходовой мостик, машинное отделение, а также жилые помещения экипажа. В случае пассажирских судов данные инструкции должны быть составлены на языке(ах), требуемом(ых) государством флага судна, и на английском языке.</p> | <p>правила III/8 и III/37 Конвенции СОЛАС</p> |
| | <p>Схемы и процедуры подъема людей из воды для конкретных судов На всех судах должны иметься схемы и процедуры подъема людей из воды для конкретных судов. Суда, находящиеся на этапе постройки до 1 июля 2014 года, должны отвечать этому требованию к дате первого периодического освидетельствования или к дате первого освидетельствования для возобновления свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению, которое должно проводиться после 1 июля 2014 года, в зависимости от того, какая дата наступит раньше.</p> <p>Считается, что пассажирские суда ро-ро, которые соответствуют требованиям правила III/26.4, удовлетворяют требованиям настоящего правила.</p> <p>Схемы и процедуры должны рассматриваться как часть плана готовности к аварийной ситуации, как требуется пунктом 8 МКУБ.</p> | <p>правило III/17-1 Конвенции СОЛАС 1974 года; резолюция MSC.346(91); циркуляр MSC.1/Circ.1447</p> |
| | <p>Наставление по оставлению судна Наставление по оставлению судна, которое может состоять из нескольких буклетов, должно содержать изложенные в легкодоступной форме инструкции и информацию, включая, где это возможно, иллюстрации, относительно имеющихся на судне спасательных средств и наилучших способов выживания. Вместо наставления любая часть такой информации может быть представлена в форме аудиовизуальных пособий.</p> | <p>правило III/35 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Документирование Записи обо всех событиях, связанных с радиосвязью, которые имеют важное значение для безопасности человеческой жизни на море, должны вестись в соответствии с требованиями Администрации и как этого требует Регламент радиосвязи.</p> | <p>правило IV/17 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|---|
| | <p>Система прибора регистрации данных о рейсе – свидетельство о соответствии Система прибора регистрации данных о рейсе, включая все датчики, должна ежегодно проходить эксплуатационное испытание. Испытание должно проводиться одобренной испытательной или обслуживающей организацией для проверки точности, продолжительности хранения и восстанавливаемости зарегистрированных данных. Кроме того, должны проводиться испытания и проверки для определения эксплуатационной надежности всех защитных кожухов и устройств, установленных с целью облегчить определение местоположения прибора. На судне должна храниться копия свидетельства о соответствии, которое выдано испытательной организацией и в котором указывается дата подтверждения соответствия и применимые эксплуатационные требования.</p> | <p>правило V/18.8 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Протокол об испытаниях АИС Автоматическая идентификационная система (АИС) должна ежегодно проходить испытание, которое должно проводиться одобренным инспектором или одобренной испытательной или обслуживающей организацией. Копия протокола испытания должна храниться на судне и должна соответствовать образцу, приведенному в приложении к циркуляру MSC.1/Circ.1252.</p> | <p>правило V/18.9 Конвенции СОЛАС 1974 года; циркуляр MSC.1/Circ.1252</p> |
| | <p>Морские навигационные карты и морские навигационные пособия Морские навигационные карты и морские навигационные пособия, необходимые для предполагаемого рейса, должны быть надлежащими и откорректированными. Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) также принимается как отвечающая требованиям данного подпункта в отношении наличия на судне карт.</p> | <p>правила V/19.2.1.4 и V/27 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Протокол испытания на соответствие ЛРИТ Протокол испытания на соответствие должен выдаваться после удовлетворительного завершения испытания на соответствие Администрацией или ПУП, проводившим испытание и действовавшим от имени Администрации, и должен соответствовать образцу, приведенному в добавлении 2 к циркуляру MSC.1/Circ.1307.</p> | <p>правило V/19-1 Конвенции СОЛАС 1974 года; циркуляр MSC.1/Circ.1307</p> |
| | <p>Международный свод сигналов и экземпляр тома III Руководства МАМПС Все суда, на которых требуется иметь радиоустановки, должны иметь Международный свод сигналов; на всех судах должен иметься экземпляр тома III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (Руководство МАМПС) с последними изменениями.</p> | <p>правило V/21 Конвенции СОЛАС 1974 года</p> |
| | <p>Записи по лоцманским трапам, используемым для передачи лоцмана Все лоцманские трапы, используемые для передачи лоцмана, должны быть четко помечены ярлыками или другой долговечной маркировкой, с тем чтобы обеспечить опознавание каждого устройства для целей освидетельствования, проверки и регистрации. На судне должны храниться записи с указанием даты, в которую конкретный трап введен в эксплуатацию, и о любом проведенном ремонте.</p> | <p>правило V/ 23.2.4 Конвенции СОЛАС</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|--|
| | <p>Регистрация действий, связанных с судовождением На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись регистрация связанных с судовождением действий и инцидентов, включая учения и испытания перед отходом. Если такая информация не заносится в судовой журнал, она должна регистрироваться в ином виде, одобренном Администрацией.</p> | правила V/26 и V/28.1 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| | <p>Наставление по креплению груза Все грузы, кроме навалочных и наливных, грузовые места и грузовые транспортные единицы должны быть погружены, размещены и закреплены в течение всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. На судах, имеющих помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, как они определены в правиле II-2/3.41, все крепление таких грузов, грузовых мест и грузовых транспортных единиц в соответствии с Наставлением по креплению груза должно быть закончено до того, как судно отойдет от причала. Наставление по креплению груза должно иметься на всех типах судов, занятых перевозкой всех грузов, кроме навалочных и наливных, и должно быть составлено в соответствии со стандартом, по меньшей мере эквивалентным руководству, разработанному Организацией.</p> | правила VI/5.6 и VII/5 Конвенции СОЛАС 1974 года; циркуляр MSC.1/Circ.1353/Rev.1 |
| | <p>Листы данных о безопасности материалов (ЛДБМ) Суда, перевозящие нефть или судовое топливо, как они определены в правиле 1 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, должны быть снабжены листами данных о безопасности материалов на основании рекомендаций, разработанных Организацией, до погрузки такой нефти в качестве наливного груза или заправки судовым топливом.</p> | правило VI/5-1 Конвенции СОЛАС 1974 года; резолюция MSC.286(86) |
| | <p>Свидетельство об управлении безопасностью Свидетельство об управлении безопасностью выдается каждому судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией. Администрация или признанная ею организация до выдачи Свидетельства об управлении безопасностью проверяет, что компания действует, а ее методы управления на борту судна осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью.</p> | правило IX/4 Конвенции СОЛАС 1974 года; пункт 13 МКУБ |
| | <p>Документ о соответствии Документ о соответствии выдается каждой компании, которая отвечает требованиям МКУБ. Экземпляр документа должен находиться на судне.</p> | правило IX/4 Конвенции СОЛАС 1974 года; пункт 13 МКУБ |
| | <p>Журнал непрерывной регистрации истории судна Каждому судну, к которому применяется глава I Конвенции, должен выдаваться Журнал непрерывной регистрации истории судна. Что касается вносимой в него информации, то Журнал непрерывной регистрации истории судна отражает историю судна.</p> | правило XI-1/5 Конвенции СОЛАС 1974 года |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|--|
| | <p>План охраны судна и связанные с ним записи Каждое судно должно иметь на борту одобренный Администрацией план охраны судна. План должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны, определенных в части А Кодекса ОСПС. На судне должны храниться, по меньшей мере в течение минимального периода, установленного Администрацией, записи о следующей предусмотренной в плане охраны судна деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 подготовке, учениях и занятиях; .2 угрозе, затрагивающей охрану, и происшествиях, связанных с охраной; .3 нарушениях мер охраны; .4 изменениях уровня охраны; .5 сообщениях, имеющих непосредственное отношение к охране судна, например, о конкретной угрозе судну или портовым средствам, где находится или находилось судно; .6 внутренних проверках и обзоре деятельности, связанной с охраной; .7 периодическом пересмотре оценки охраны судна; .8 периодическом пересмотре плана охраны судна; .9 осуществлении каких-либо поправок к плану; и .10 техническом обслуживании, калибровке и испытаниях установленного на судне охранного оборудования, включая испытания судовой системы тревожного оповещения. | <p>правило XI-2/9 Конвенции СОЛАС 1974 года; разделы 9 и 10 части А Кодекса ОСПС</p> |
| | <p>Международное свидетельство об охране судна (МСОС) или Временное международное свидетельство об охране судна Международное свидетельство об охране судна (МСОС) выдается каждому судну Администрацией или признанной ею организацией для проверки на соответствие судна положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС и части А Кодекса ОСПС по охране на море. Временное МСОС может выдаваться согласно разделу 19.4 части А Кодекса ОСПС.</p> | <p>правило XI-2/9.1.1 Конвенции СОЛАС 1974 года; раздел 19 и дополнения части А Кодекса ОСПС</p> |
| | <p>Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается, после освидетельствования в соответствии с положениями правила 6 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, каждому нефтяному танкеру валовой вместимостью 150 и более и любому иному судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции МАРПОЛ. Свидетельство дополняется описанием конструкции и оборудования для судов, не являющихся нефтяными танкерами (форма А), либо описанием конструкции и оборудования для нефтяных танкеров (форма В), в зависимости от случая.</p> | <p>правило 7 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Журнал нефтяных операций Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое судно валовой вместимостью 400 и более, не являющееся нефтяным танкером, снабжается Журналом нефтяных операций, часть I (Операции в машинных помещениях). Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более также снабжается Журналом нефтяных операций, часть II (Балластно-грузовые операции).</p> | <p>правила 17 и 36 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|--|
| | <p>Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией.</p> | <p>правило 37 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ; резолюция МЕРС.54(32) с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.86(44)</p> |
| | <p>Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами выдается каждому судну, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства в соответствии с положениями правила 4 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ.</p> | <p>правило 5 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ; циркуляр МЕРС/Circ.408</p> |
| | <p>Документ об одобрении интенсивности сброса сточных вод Накопленные в сборных танках необработанные сточные воды с судов, не являющихся пассажирскими судами, во всех районах и с пассажирских судов за пределами особых районов сбрасываются постепенно с интенсивностью сброса, установленной Администрацией на основе норм, разработанных Организацией.</p> | <p>правило 11.1.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ ; резолюция МЕРС. 157 (55)</p> |
| | <p>План управления ликвидацией мусора На каждом судне валовой вместимостью 100 и более и на каждом судне, имеющем свидетельство на перевозку 15 человек и более, должен иметься план управления ликвидацией мусора, выполняемый экипажем.</p> | <p>правило 10 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ; резолюция МЕРС.220(63)</p> |
| | <p>Журнал операций с мусором Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое имеющее свидетельство на перевозку 15 человек и более судно, которые совершают рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, и каждая стационарная и плавучая платформа, занятая разведкой и разработкой морского дна, снабжаются Журналом операций с мусором.</p> | <p>правило 10 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды Судам, которые находились на этапе постройки до даты вступления в силу Протокола 1997 года, выдается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды. Каждому судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон, и платформам и буровым установкам, совершающим рейсы в воды, находящиеся под суверенитетом или юрисдикцией других Сторон Протокола 1997 года, выдается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды.</p> | <p>правило 6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|--|
| | <p>Международное свидетельство об энергоэффективности Любому судну валовой вместимостью 400 и более Международное свидетельство об энергоэффективности судна выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 5.4 настоящего Приложения, до того как это судно сможет совершать рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон.</p> | <p>правило 6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Журнал озоноразрушающих веществ На каждом судне, подпадающем под действие правила 6.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и имеющем перезаряжаемые системы, которые содержат озоноразрушающие вещества, должен вестись журнал учета озоноразрушающих веществ.</p> | <p>правило 12.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Процедура и журнал перехода с одного судового топлива на другое (регистрация перехода на другое топливо) На судах, использующих различные виды судового топлива в целях соответствия правилу 14.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и входящих в какой-либо район контроля выбросов или выходящих из него, должна иметься оформленная в письменном виде процедура, которая определяет, каким образом выполняется операция по переходу с одного вида судового топлива на другой. Объем низкосернистого судового топлива в каждом танке, а также дата, время и местонахождение судна в момент завершения любой операции по переходу с одного вида топлива на другой до входа в район контроля выбросов или в момент начала такой операции после выхода из этого района регистрируются в судовом журнале, предписанном Администрацией.</p> | <p>правило 14.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Руководство завода-изготовителя по эксплуатации для инсинераторов Инсинераторы, установленные в соответствии с требованиями правила 16.6.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, снабжаются руководством завода-изготовителя по эксплуатации, которое должно храниться вместе с установкой.</p> | <p>правило 16.7 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Накладная на поставку бункерного топлива и типичный образец Накладная на поставку бункерного топлива и типичный образец поставленного судового топлива хранятся на судне в соответствии с требованиями правил 18.6 и 18.8.1. Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.</p> | <p>правила 18.6 и 18.8.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Техническая документация по ККЭЭ Применяется ко всем судам, подпадающим под одну или несколько категорий, указанных в правилах 2.25–2.35 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.</p> | <p>правило 20 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) Все суда валовой вместимостью 400 и более, за исключением платформ (включая ПУПХВ и ПУХ), а также буровых установок, независимо от их гребной установки, должны иметь специально разработанный для судна план управления энергоэффективностью судна (ПУЭС). Он может являться частью судовой системы управления безопасностью (СУБ).</p> | <p>правило 22 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ; циркуляр МЕРС.1/Circ.795</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|--|
| | <p>Техническая документация Каждый судовой дизельный двигатель, установленный на судне, должен быть снабжен технической документацией. Техническая документация должна быть подготовлена стороной, подающей заявку на сертификацию двигателя, и одобрена Администрацией; она должна сопровождать двигатель в течение всего срока его эксплуатации на судне. Техническая документация должна содержать информацию, указанную в пункте 2.4.1. Технического кодекса по NO_x.</p> | пункт 2.3.4 Технического кодекса по NO _x 2008 года |
| | <p>Журнал параметров двигателя Если для подтверждения соответствия требованиям используется метод сверки параметров двигателя согласно разделу 6.2 Технического кодекса по NO_x и если после предварительных сертификационных испытаний двигатель подвергается каким-либо регулировкам или модификациям, полная информация о таких регулировках или модификациях должна регистрироваться в журнале параметров двигателя.</p> | пункт 2.3.7 Технического кодекса по NO _x 2008 года |
| | <p>Дипломы капитанов, лиц командного состава или рядового состава Дипломы капитанов, лиц командного состава или рядового состава выдаются тем кандидатам, которые к удовлетворению Администрации отвечают требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья, подготовки, квалификации и экзаменов согласно положениям Конвенции ПДНВ 1978 года и Кодекса ПДНВ. Формы дипломов приводятся в разделе A-I/2 Кодекса ПДНВ. Подлинники дипломов должны находиться на судах, на которых работает владелец диплома.</p> <p>Персонал рыболовных судов, работающий на морских рыболовных судах, должен иметь дипломы в соответствии с положениями Конвенции ПДНВ-Р 1995 года. Формы дипломов приводятся в дополнениях 1, 2 и 3 к Конвенции.</p> | <p>правило I/2, статья VI Конвенции ПДНВ 1978 года; раздел A-I/2 Кодекса ПДНВ</p> <p>правило 3, статья 6 Конвенции ПДНВ-Р 1995 года</p> |
| | <p>Записи о часах отдыха На судне должны вестись записи о ежедневных часах отдыха моряков.</p> | <p>раздел A-VIII/1 Кодекса ПДНВ; Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года; Руководство ИМО/МОТ по разработке таблиц графика работы моряков на борту судов и форматов записи часов работы и часов отдыха моряков</p> |
| | <p>Международное свидетельство о противообрастающей системе Судам валовой вместимостью 400 и более, выполняющим международные рейсы, за исключением стационарных или плавучих платформ ПУХ и ПУПХВ, после проверки и освидетельствования выдается Международное свидетельство о противообрастающей системе совместно с описанием противообрастающих систем.</p> | правило 2 1) приложения 4 к Конвенции ПОС |

| № | Содержание | Ссылка |
|-----------------|--|--|
| | <p>Декларация о противообрастающей системе Суда длиной 24 м или более и валовой вместимостью менее 400, которые выполняют международные рейсы, за исключением стационарных или плавучих платформ ПУХ и ПУПХВ, должны иметь декларацию, подписанную собственником или агентом, уполномоченным собственником. Такая декларация сопровождается надлежащими документами (такими, как квитанция на краску или счет-фактура подрядчика) или содержит соответствующую запись.</p> | <p>правило 5 1) приложения 4 к Конвенции ПОС</p> |
| | <p>Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении в отношении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну валовой вместимостью более 1 000 после того, как соответствующий орган государства-участника установит, что требования пункта 1 статьи 7 выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяется соответствующим органом любого государства-участника. Государство-участник может уполномочить признанное им учреждение или организацию выдавать свидетельство, упомянутое в пункте 2 статьи 7. Это свидетельство об обязательном страховании должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к Конвенции.</p> | <p>статья 7 Бункерной конвенции 2001 года</p> |
| | <p>Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении в отношении ответственности за удаление затонувших судов Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну валовой вместимостью 300 и более соответствующим органом государства регистрации судна после того, как он установит, что требования статьи 12.1 выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяется соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство об обязательном страховании должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к Конвенции.</p> | <p>статья 12 Найробийской конвенции 2007 года</p> |
| <p>2</p> | <p>Кроме свидетельств, перечисленных в разделе 1 выше, пассажирские суда должны иметь:</p> | |
| | <p>Свидетельство о безопасности пассажирского судна Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности пассажирского судна, выдается после проверки и освидетельствования пассажирскому судну, которое отвечает требованиям глав II-1, II-2, III, IV и V и любым другим соответствующим требованиям Конвенции СОЛАС 1974 года. Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма Р) должен быть постоянно приложен к Свидетельству.</p> | <p>правило I/12 Конвенции СОЛАС 1974 года; правило I/12 Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|--|
| | <p>Система поддержки принятия решений капитанами На всех пассажирских судах на ходовом мостике должна быть предусмотрена система поддержки принятия решений по управлению в аварийных ситуациях.</p> | правило III/29 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| | <p>План взаимодействия с поисково-спасательными службами Пассажирские суда, к которым применяется глава I Конвенции, должны иметь на борту план взаимодействия с соответствующими поисково-спасательными службами на случай аварии.</p> | правило V/7.3 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| | <p>Перечень эксплуатационных ограничений На пассажирских судах, к которым применяется глава I Конвенции, должен храниться перечень всех ограничений относительно эксплуатации судна, включая изъятия из любого из правил Конвенции СОЛАС, ограничения по районам эксплуатации, метеорологические ограничения, ограничения по состоянию моря, ограничения по допустимой загрузке, дифференту, скорости и любые другие ограничения, независимо от того, предписаны они Администрацией или установлены при проектировании либо на стадии строительства.</p> | правило V/30 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| | <p>Свидетельство о безопасности пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, Свидетельство о соответствии требованиям, предъявляемым к помещениям для перевозки пассажиров на судах, осуществляющих специальные перевозки Свидетельство о безопасности пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, выдается на основании положений Соглашения по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 года. Свидетельство, называемое Свидетельством о соответствии требованиям, предъявляемым к помещениям для перевозки пассажиров на судах, осуществляющих специальные перевозки, выдается на основании положений Протокола по требованиям, предъявляемым к помещениям для пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 года.</p> | правило 5 ПСП 1971 года правило 5 ППСП 1973 года |
| | <p>Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении в отношении ответственности в случае смерти пассажиров и причинения им телесных повреждений Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну, которое имеет разрешение на перевозку более двенадцати пассажиров, после того, как соответствующий орган государства-участника установит, что требования пункта 1 статьи 4<i>bis</i> выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого государства-участника. Государство-участник может уполномочить признанное им учреждение или организацию выдавать указанное свидетельство. Это свидетельство об обязательном страховании должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к Конвенции.</p> | статья 4 <i>bis</i> Афинской конвенции 1974 года, измененной Протоколом 2002 года к ней; резолюция А.988(24); циркулярное письмо №2758 |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|---|
| | <p>В соответствии с резолюцией А.988(24) государствам рекомендуется как можно скорее ратифицировать Афинский протокол с оговоркой о том, что они оставляют за собой право выдавать и принимать страховые свидетельства с такими особыми исключениями и ограничениями, которых могут потребовать условия страхового рынка, существующие на момент выдачи свидетельства, такими, например, как положения, связанные с биохимическим оружием и терроризмом (см. циркулярное письмо № 2758).</p> | |
| 3 | <p>Кроме свидетельств, перечисленных в разделе 1 выше, грузовые суда должны иметь:</p> | |
| | <p>Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна по конструкции, выдается после освидетельствования грузовому судну валовой вместимостью 500 и более, которое отвечает требованиям к грузовым судам по освидетельствованию, приведенным в правиле I/10 Конвенции СОЛАС 1974 года, и отвечает применимым требованиям глав II-1 и II-2, за исключением требований, относящихся к средствам пожаротушения и схемам противопожарной защиты.</p> | <p>правило I/12 Конвенции СОЛАС 1974 года; правило I/12 Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС</p> |
| | <p>Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, выдается после освидетельствования грузовому судну валовой вместимостью 500 и более, которое отвечает соответствующим требованиям глав II-1, II-2, III и V и любым другим соответствующим требованиям Конвенции СОЛАС 1974 года. Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма E) должен быть постоянно приложен к Свидетельству.</p> | <p>правило I/12 Конвенции СОЛАС 1974 года; правило I/12 Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС</p> |
| | <p>Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна по радиооборудованию, выдается после освидетельствования грузовому судну валовой вместимостью 300 и более, которое оборудовано радиоустановкой, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, и которое отвечает требованиям главы IV и любым другим соответствующим требованиям Конвенции СОЛАС 1974 года. Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма R) должен быть постоянно приложен к Свидетельству.</p> | <p>правило I/12 Конвенции СОЛАС 1974 года с изменениями, внесенными поправками по ГМССБ; правило I/12 Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС</p> |
| | <p>Свидетельство о безопасности грузового судна Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна, может быть выдано после освидетельствования грузовому судну, которое отвечает соответствующим требованиям глав II-1, II-2, III, IV и V и любым другим соответствующим требованиям Конвенции СОЛАС 1974 года с изменениями, внесенными Протоколом 1988 года к Конвенции СОЛАС, взамен вышеуказанного Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию. Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового</p> | <p>правило I/12 Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|---|
| | судна (Форма С) должен быть постоянно приложен к Свидетельству. | |
| | <p>Наставление по доступу к конструкциям судна Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам валовой вместимостью 500 и более и навалочным судам, определенным в правиле IX/1, валовой вместимостью 20 000 и более, и находящимся на этапе постройки 1 января 2006 года или после этой даты. Судовые средства доступа для проведения полных и тщательных проверок и замеров толщин должны быть описаны в одобренном Администрацией наставлении по доступу к конструкциям судна, экземпляр которого, учитывающий последние изменения, должен храниться на судне.</p> | правило II-1/3-6 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| | <p>Информация о грузе Грузоотправитель должен обеспечить капитана судна или его представителя соответствующей информацией о грузе, подтвержденной в письменном виде, до начала погрузки. Для навалочных судов вышеуказанная информация должна включать плотность груза.</p> | правила VI/2 и XII/10 Конвенции СОЛАС 1974 года; циркуляр MSC/Circ.663 |
| | <p>Буклет по навалочному судну Для того чтобы капитан мог предотвратить чрезмерные напряжения в корпусе, судно, на котором проводится погрузка и выгрузка навалочных грузов, должно быть обеспечено буклетом, упомянутым в правиле VI/7.2 Конвенции СОЛАС. Буклет должен быть одобрен Администрацией или от ее имени, с тем чтобы указать, что требования правил 4, 5, 6 и 7 главы XII Конвенции СОЛАС в соответствующих случаях выполняются. В качестве альтернативы, вместо отдельного буклета требуемая информация может содержаться в буклете об остойчивости неповрежденного судна.</p> | правила VI/7 и XII/8 Конвенции СОЛАС 1974 года; Кодекс практики безопасной загрузки и разгрузки навалочных судов (Кодекс БЗРНС) |
| | <p>Документ о разрешении на перевозку зерна и руководство по погрузке зерна Документ о разрешении должен выдаваться каждому судну, загружаемому в соответствии с правилами Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью. Этот документ должен прилагаться или включаться в руководство по погрузке зерна, чтобы капитан имел возможность выполнять требования этого Кодекса, касающиеся остойчивости.</p> | правило VI/9 Конвенции СОЛАС 1974 года; раздел 3 Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью |
| | <p>Подшивка актов расширенных освидетельствований Навалочные суда и нефтяные танкеры должны иметь подшивку актов освидетельствований и пояснительные документы, отвечающие положениям пунктов 6.2 и 6.3 приложения А/приложения В, части А/части В Кодекса ПРО 2011 года.</p> | правило XI-1/2 Конвенции СОЛАС 1974 года; Кодекс ПРО 2011 года (резолюция А.1049(27), с поправками) |
| | <p>Руководство по эксплуатации предназначенных для чистого балласта танков Каждый перевозящий нефтепродукты танкер дедвейтом 40000 тонн и выше, поставленный 1 июня 1982 года или до этой даты и эксплуатируемый с предназначенными для чистого балласта танками, обеспечивается Руководством по эксплуатации предназначенных для чистого балласта танков с подробным описанием системы и эксплуатационных процедур. Такое Руководство должно удовлетворять требованиям Администрации и содержать всю информацию, изложенную в технических требованиях, упомянутых в подпункте 8.2 правила 18 Приложения I</p> | правило 18.8 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ; резолюция А.495(XII) |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|---|
| | к Конвенции МАРПОЛ. Если производится изменение, влияющее на систему предназначенных для чистого балласта танков, Руководство по эксплуатации должно быть пересмотрено соответствующим образом. | |
| | <p>Система оценки состояния (СОС), Акт о соответствии, окончательный акт освидетельствования в рамках СОС и Протокол обзора</p> <p>Акт о соответствии выдается Администрацией каждому нефтяному танкеру, который прошел освидетельствование в соответствии с требованиями Системы оценки состояния (СОС) и был признан отвечающим этим требованиям. Кроме того, вместе с актом о соответствии на судно должны быть переданы копия окончательного акта освидетельствования в рамках СОС, обзор которого был проведен Администрацией для выдачи акта о соответствии, и копия соответствующего протокола обзора.</p> | правила 20 и 21 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ; резолюция МЕРС.94(46) с поправками, внесенными резолюциями МЕРС.99(48), МЕРС.112(50), МЕРС.131(53), резолюцией МЕРС.155(55) и МЕРС.236(65) |
| | <p>Информация о делении на отсеки и остойчивости</p> <p>Каждый нефтяной танкер, к которому применяется правило 28 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, снабжается по одобренной форме информацией по загрузке и распределению груза, необходимой для обеспечения выполнения положений этого правила, а также данными о способности судна удовлетворять критериям аварийной остойчивости, определенным этим правилом.</p> | правило 28 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ |
| | <p>Записи системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти за последний балластный рейс</p> <p>С учетом положений пунктов 4 и 5 правила 3 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более оснащается системой автоматического замера и контроля над сбросом нефти, одобренной Администрацией. Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации сброса в литрах на морскую милю и общего количества либо содержания нефти и интенсивности сброса. Такая запись должна содержать дату и время сброса и храниться не менее трех лет.</p> | правило 31 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ |
| | <p>Руководство по эксплуатации системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти</p> <p>Каждый нефтяной танкер, оборудованный системой автоматического замера и контроля над сбросом нефти, снабжается инструкциями по эксплуатации этой системы в соответствии с руководством по эксплуатации, одобренным Администрацией.</p> | правило 31 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ; резолюция А.496(XII); резолюция А.586(14); резолюция МЕРС.108(49) с поправками, внесенными МЕРС.240(65) |
| | <p>Руководство по оборудованию и эксплуатации систем мойки сырой нефтью (руководство COW)</p> <p>Каждый нефтяной танкер, эксплуатируемый с системой мойки сырой нефтью, обеспечивается Руководством по оборудованию и эксплуатации с подробным описанием системы, оборудования и эксплуатационной технологии. Такое руководство должно удовлетворять требованиям Администрации и содержать всю информацию, изложенную в технических требованиях, упомянутых в правиле 35 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ.</p> | правило 35 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ; резолюция МЕРС.81(43) |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|---|
| | <p>План операций по ПСС и перечень операций по ПСС На любом нефтяном танкере, участвующем в операциях по ПСС, не позднее даты первого ежегодного или промежуточного освидетельствования для возобновления свидетельства, проводимого 1 января 2011 года или после этой даты, должен иметься план, предписывающий порядок проведения операций по ПСС (План операций по ПСС). План операций по ПСС каждого нефтяного танкера одобряется Администрацией. План операций по ПСС составляется на рабочем языке судна.</p> <p>Записи об операциях по ПСС должны храниться на судне в течение трех лет и быть легко доступны для проверки.</p> | правило 41 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ |
| | <p>План управления ЛОС На танкере, который перевозит сырую нефть и к которому применяется правило 15.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, должен иметься и выполняться план управления ЛОС.</p> | правило 15.6 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ |
| | <p>Документ об одобрении инструмента остойчивости Все суда, подпадающие под действие кодексов МКХ, МКГ, КХ и КГ, должны быть оснащены инструментом остойчивости, который может обеспечить проверку соблюдения требований по остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии и который одобрен Администрацией, при первом плановом освидетельствовании судна для возобновления свидетельства 1 января 2016 года или после этой даты, но не позднее 1 января 2021 года, с учетом эксплуатационных требований, рекомендованных Организацией. Администрация должна выдать документ об одобрении инструмента остойчивости.</p> | пункт 2.2.6 Кодекса МКХ; пункт 2.2.6 Кодекса МКГ; пункт 2.2.1.2 Кодекса КХ; пункт 2.2.4 Кодекса КГ; Кодекс ОНС 2008 года; циркуляр MSC.1/Circ.1229; циркуляр MSC.1/Circ.1461. |
| | <p>Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью Свидетельство, удостоверяющее наличие имеющего силу страхования или иного финансового обеспечения, выдается каждому судну, перевозящему более 2000 тонн нефти наливом в качестве груза. Оно выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна после установления того, что требования пункта 1 статьи VII Конвенции КГО выполнены.</p> | статья VII КГО 1969 года |
| | <p>Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью Свидетельство, удостоверяющее наличие имеющего силу страхования или иного финансового обеспечения согласно положениям Конвенции КГО 1992 года, выдается каждому судну, перевозящему более 2 000 тонн нефти наливом в качестве груза, после того, как соответствующий орган договаривающегося государства установил, что требования пункта 1 статьи VII Конвенции выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в договаривающемся государстве, такое свидетельство выдается соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в договаривающемся государстве, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого договаривающегося государства.</p> | статья VII КГО 1992 года |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|---|
| 4 | <p>Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 3 выше, в зависимости от случая, любое судно, перевозящее вредные жидкие химические вещества наливом, должно иметь:</p> | |
| | <p>Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом (Свидетельство ВЖВ) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом (Свидетельство ВЖВ) выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 8 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ каждому судну, перевозящему вредные жидкие вещества наливом и выполняющему рейсы в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции МАРПОЛ. В отношении танкеров-химовозов Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом и Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом, выданные в соответствии с положениями Кодекса по химовозам и Международного кодекса по химовозам соответственно, имеют такую же силу и получают такое же признание, как и Свидетельство ВЖВ.</p> | <p>правило 9 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Журнал грузовых операций Суда, перевозящие вредные жидкие вещества наливом, снабжаются Журналом грузовых операций, который может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом, форма которого установлена в дополнении II к Приложению II.</p> | <p>правило 15.1 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ</p> |
| | <p>Руководство по методам и устройствам Каждое судно, которому выдано свидетельство на перевозку вредных жидких веществ наливом, должно иметь на борту Руководство по методам и устройствам, одобренное Администрацией.</p> | <p>правило 14 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ; резолюция МЕРС.18(22), с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.62(35)</p> |
| | <p>Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами Каждое судно валовой вместимостью 150 и более, которому выдано свидетельство на перевозку вредных жидких веществ наливом, должно иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, одобренный Администрацией.</p> | <p>правило 17 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ; резолюция МЕРС.85(44), с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.137(53)</p> |
| 5 | <p>Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 3 выше, в зависимости от случая, любой танкер-химовоз должен иметь:</p> | |
| | <p>Свидетельство о пригодности для перевозки опасных химических грузов наливом Свидетельство, называемое Свидетельством о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом, форма которого приведена в дополнении к Кодексу по химовозам, должно выдаваться танкеру-химовозу, занятому в международных перевозках, после первоначального или периодического освидетельствования, если он отвечает соответствующим требованиям Кодекса.</p> <p><i>Примечание: Согласно Приложению II к Конвенции МАРПОЛ Кодекс имеет обязательную силу для танкеров-химовозов, находящихся на этапе постройки до 1 июля 1986 года.</i> или</p> | <p>раздел 1.6 Кодекса КХ</p> |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|---|
| | <p>Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом Свидетельство, называемое Международным свидетельством о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом, форма которого приведена в дополнении к Международному кодексу по химовозам, должно выдаваться танкеру-химовозу, занятому в международных перевозках, после первоначального или периодического освидетельствования, если он отвечает соответствующим требованиям Кодекса.</p> <p><i>Примечание: Согласно главе VII Конвенции СОЛАС 1974 года и Приложению II к Конвенции МАРПОЛ Кодекс имеет обязательную силу для танкеров-химовозов, находящихся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты.</i></p> | раздел 1.5 Кодекса МКХ |
| 6 | Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 3 выше, в зависимости от случая, любой газовоз должен иметь: | |
| | <p>Свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом Свидетельство, называемое Свидетельством о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом, форма которого приведена в дополнении к Кодексу по газовозам, должно выдаваться газовозу после первоначального или периодического освидетельствования, если он отвечает соответствующим требованиям Кодекса.</p> | раздел 1.6 Кодекса КГ |
| | <p>Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом Свидетельство, называемое Международным Свидетельством о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом, форма которого приведена в дополнении к Международному кодексу по газовозам, должно выдаваться газовозу после первоначального или периодического освидетельствования, если он отвечает соответствующим требованиям Кодекса.</p> <p><i>Примечание: Согласно главе VII Конвенции СОЛАС 1974 года Кодекс имеет обязательную силу для газовозов, находящихся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты.</i></p> | раздел 1.4 Кодекса МКГ |
| 7 | Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 2 или 3 выше, в зависимости от случая, высокоскоростное судно должно иметь: | |
| | <p>Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности высокоскоростного судна, выдается после завершения первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судну, которое отвечает требованиям Кодекса ВС 1994 года или Кодекса ВС 2000 года, в зависимости от случая.</p> | правило X/3 Конвенции СОЛАС 1974 года; раздел 1.8 Кодекса ВС 1994 года; раздел 1.8 Кодекса ВС 2000 года |
| | <p>Разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна Свидетельство, называемое Разрешением на эксплуатацию высокоскоростного судна, выдается судну, которое отвечает требованиям, изложенным в пунктах 1.2.2–1.2.7 Кодекса ВС 1994 года или Кодекса ВС 2000 года, в зависимости от случая.</p> | раздел 1.9 Кодекса ВС 1994 года; раздел 1.9 Кодекса ВС 2000 года |

| № | Содержание | Ссылка |
|----|--|--|
| 8 | Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 2 или 3 выше, в зависимости от случая, любое судно, перевозящее опасные грузы, должно иметь: | |
| | Документ о соответствии специальным требованиям к судам, перевозящим опасные грузы Администрация должна снабдить судно соответствующим документом, удостоверяющим, что его конструкция и оборудование отвечают требованиям правила II-2/19 Конвенции СОЛАС 1974 года. Свидетельство для опасных грузов, за исключением опасных грузов, перевозимых навалом, не требуется для грузов классов 6.2 и 7 и опасных грузов, перевозимых в ограниченных количествах. | правило II-2/19.4 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| 9 | Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 2 или 3 выше, в зависимости от случая, любое судно, перевозящее опасные грузы в упаковке, должно иметь: | |
| | Транспортная информация Транспортная информация, относящаяся к перевозке опасных грузов в упаковке, и свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства должны отвечать соответствующим положениям МКМПОГ и должны предоставляться лицу или организации, назначенным органом государства порта. | правило VII/4.1 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| | Манифест опасных грузов или грузовой план Каждое судно, перевозящее опасные грузы в упаковке, должно иметь специальную опись или манифест с указанием в соответствии с изложенной в МКМПОГ классификацией имеющихся на борту опасных грузов и места расположения их на судне. Каждое судно, перевозящее опасные грузы навалом, должно иметь специальную опись или манифест с указанием имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения их на судне. Вместо специальной описи или манифеста допускается использование подробного грузового плана с указанием класса всех имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения на судне. До отхода судна копия одного из этих документов должна предоставляться лицу или организации, назначенным властями государства порта. | правила VII/4.2 и VII/7-2.2 Конвенции СОЛАС 1974 года; правило 4 Приложения III к Конвенции МАРПОЛ |
| 10 | Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 2 или 3 выше, в зависимости от случая, любое судно, перевозящее груз ОЯТ, должно иметь: | |
| | Международное свидетельство о годности судна к перевозке груза ОЯТ Судно, перевозящее груз ОЯТ, должно отвечать требованиям Международного кодекса безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в упаковке на судах (Кодекс ОЯТ) в дополнение к любым другим применимым требованиям правил Конвенции СОЛАС, а также должно быть освидетельствовано и снабжено Международным свидетельством о годности судна к перевозке груза ОЯТ. | правило VII/16 Конвенции СОЛАС 1974 года; пункт 1.3 Кодекса ОЯТ (резолюция MSC.88(71) с поправками) |
| 11 | Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 2 или 3 выше, в зависимости от случая, каждое ядерное судно должно иметь: | |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|--|--|
| | <p>Руководство по эксплуатации ядерной силовой установки Для сведения и руководства обслуживающего персонала при выполнении им своих обязанностей подготавливается подробное Руководство по эксплуатации, затрагивающее все вопросы эксплуатации ядерной силовой установки, имеющие большое значение для обеспечения безопасности. Руководство по эксплуатации представляется на рассмотрение Администрации и одобряется ею. Его экземпляр находится на судне. Руководство по эксплуатации всегда отражает фактическое состояние дел.</p> | правило VIII/8 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| | <p>Свидетельство о безопасности ядерного грузового судна или Свидетельство о безопасности ядерного пассажирского судна вместо Свидетельства о безопасности грузового судна или Свидетельства о безопасности пассажирского судна, соответственно. Каждому ядерному судну выдается свидетельство, требуемое главой VIII Конвенции СОЛАС.</p> | правило VIII/10 Конвенции СОЛАС 1974 года |
| 12 | <p>Кроме свидетельств, перечисленных в разделах 1 и 2 или 3 выше, в зависимости от случая, каждое судно, эксплуатирующееся в полярных водах, должно иметь:</p> | |
| | <p>Свидетельство судна полярного плавания На каждом судне, к которому применяется Полярный кодекс, должно иметься действительное свидетельство судна полярного плавания. В свидетельстве должно иметься дополнение с требуемым Кодексом перечнем оборудования.</p> <p><i>Примечание: Ожидается, что Полярный кодекс начнет действовать 1 января 2017 после вступления в силу соответствующих поправок к Конвенции СОЛАС и к приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ.</i></p> | раздел 1.3 части I-A Полярного кодекса |
| | <p>Наставление по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ) На каждом судне, к которому применяется Полярный кодекс, должно иметься наставление по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ) согласно требованиям раздела 2.3 части I-A Кодекса.</p> | раздел 2.3 части I-A Полярного кодекса |
| Другие свидетельства и документы, не имеющие обязательной силы | | |
| | Суда специального назначения | |
| | <p>Свидетельство о безопасности судна специального назначения В дополнение к свидетельствам СОЛАС, указанным в пункте 7 преамбулы Кодекса ССН 1983 года и Кодекса ССН 2008 года, выдается Свидетельство о безопасности судна специального назначения после освидетельствования в соответствии с положениями пункта 1.6 Кодекса ССН 1983 года и Кодекса ССН 2008 года. Срок действия и действительность свидетельства определяются соответствующими положениями для грузовых судов Конвенции СОЛАС 1974 года. Если свидетельство выдается судну специального назначения валовой вместимостью менее 500, в этом свидетельстве должно указываться, в какой степени, в соответствии с 1.2, допускается смягчение требований.</p> <p>Кодекс ССН 2008 года применяется ко всем судам специального назначения валовой вместимостью не менее 500, свидетельства на которые выданы 13 мая 2008 года или после этой даты.</p> | Кодекс ССН 1983 года (резолюция А.534(13) с поправками); Кодекс ССН 2008 года (резолюция MSC.266(84) с поправками); правило I/12 Конвенции СОЛАС 1974 года; правило I/12 Протокола 1988 года к Конвенции СОЛАС |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|---|
| | Морские суда обеспечения | |
| | Документ о соответствии для морских судов обеспечения Документ о соответствии должен выдаваться судну после подтверждения того, что судно отвечает требованиям положений Руководства по проектированию и постройке морских судов обеспечения 2006 года. | резолюция MSC.235(82) с поправками, внесенными резолюцией MSC.335(90) |
| | Свидетельство о пригодности морских судов обеспечения Морские суда обеспечения должны иметь Свидетельство о пригодности, выданное в соответствии с «Руководством для перевозки и перегрузки ограниченных количеств опасных и вредных жидких веществ, перевозимых наливом на морских судах обеспечения», если они перевозят такие грузы. Если морское судно обеспечения перевозит только вредные жидкие вещества, то вместо вышеупомянутого Свидетельства о пригодности может быть выдано надлежащим образом подтвержденное Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом. | резолюция A.673(16) с поправками, внесенными резолюциями MSC.184(79), MSC.236(82) и MEPC.158(55); правило 11.2 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ |
| | Водолазные комплексы | |
| | Свидетельство о безопасности водолазного комплекса Свидетельство должно выдаваться либо Администрацией, либо должным образом на то уполномоченным ею лицом или организацией после освидетельствования или проверки водолазного комплекса, отвечающего требованиям Кодекса по безопасности водолазных комплексов. В каждом случае Администрация должна принимать на себя полную ответственность за выдачу свидетельства. | раздел 1.6 резолюции A.831(19) с поправками, внесенными резолюцией MSC.185(79) |
| | Пассажирские подводные суда | |
| | Свидетельство о соответствии требованиям по безопасности пассажирских подводных судов Применимо для подводных судов, приспособленных для перевозки пассажиров и предназначенных для подводных экскурсий, с давлением в пассажирском отсеке, равным или примерно равным одной атмосфере. Документ по проектированию и строительству, выданный Администрацией, должен быть приложен к Свидетельству о соответствии требованиям по безопасности. | циркуляр MSC/Circ.981 с поправками, внесенными циркуляром MSC/Circ.1125 |
| | Суда с динамическими принципами поддержания | |
| | Свидетельство по конструкции, оборудованию и снабжению судна с динамическим принципом поддержания Должно выдаваться после освидетельствования, проведенного в соответствии с пунктом 1.5.1 а) Кодекса безопасности судов с динамическими принципами поддержания. | раздел 1.6 Кодекса ДПП (резолюции A.373(X) с поправками) |

| № | Содержание | Ссылка |
|---|---|---|
| | Плавучие буровые установки | |
| | Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки Должно выдаваться после освидетельствования, проведенного в соответствии с положениями Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1979 года, либо для установок, находящихся на этапе постройки 1 мая 1991 года или после этой даты, но до 1 января 2012 года, – Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1989 года, или для установок, находящихся на этапе постройки 1 января 2012 года или после этой даты, – Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 2009 года. | раздел 1.6 Кодекса ПБУ 1979 года (резолюция А.414(XI) с поправками); раздел 1.6 Кодекса ПБУ 1989 года (резолюция А.649(16) с поправками); Кодекс ПБУ 2009 года (резолюция А.1023(26) с поправками) |
| | Экранопланы | |
| | Свидетельство о безопасности экраноплана Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности экраноплана, выдается после завершения первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства экраноплану, отвечающему положениям Временного руководства по экранопланам. | раздел 9 циркуляра MSC/Circ.1054 с поправками, внесенными циркуляром MSC/Circ.1126 |
| | Разрешение на эксплуатацию экраноплана Разрешение на эксплуатацию выдается Администрацией с целью удостоверить соответствие положениям Временного руководства по экранопланам. | раздел 10 циркуляра MSC/Circ.1054 с поправками, внесенными циркуляром MSC/Circ.1126 |
| | Уровни шума | |
| | Протокол замеров шума Применим к существующим судам, которые не подпадают под действие правила II-1/3-12 Конвенции СОЛАС. Протокол замеров шума должен составляться для каждого судна в соответствии с Кодексом по уровням шума на судах. | раздел 4.3 резолюции А.468(XII) |

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

ЗАЯВЛЕНИЕ ДЕЛЕГАЦИИ НОРВЕГИИ

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Thank you Mr. Chair,

First of all I would like to thank the Secretariat for this document.

Chair, I do apologise for what will be a somewhat lengthy intervention, but as you all know this is an important issue for Norway

Norway has since our initial proposal in 2014, been fully dedicated to this project, and we have contributed both financially and also by expert assistance in consultation meetings with the IMO Secretariat together with distinguished experts from Chile, Republic of Korea and the European Commission in the first phases of the project.

As the Secretariat points out there have been no new Member States or organisations offering their assistance since FAL 40. However it is important to bear in mind that in the initial phase of the project both the Republic of Korea, Norway as well as the European Union have made their systems available as options for IMO to choose in their development of a prototype if they so decide.

It is in our view important for IMO to continue its work towards ensuring that technology is used not only to enhance ship safety, but also to reduce administrative burdens both for ship masters as well as maritime administrations.

Facilitating the establishment of systems to ensure the electronic exchange of information and the establishment of single window systems is imperative to the modernisation of shipping and facilitating trade, and we believe is at the core of FAL Committee's work.

The adoption of the FAL amendments at FAL 40 was the first step towards achieving this goal and now we must strive towards facilitating a full, efficient implementation of these amendments.

As you know the IMO has worked towards developing a new strategic framework. At the last Council meeting we agreed to new strategic directions for the period 2018-23. Strategic Direction 1 points out the need to place increased focus on implementation of IMO instruments.

In accordance with Standard 1.3 *bis*, of the amendments of the FAL annex, measures for the establishment of systems for electronic exchange of information shall be taken by 9 April 2019.

Although the Secretariat has not received any formal calls for assistance, given the lack of resources many places it seems unlikely that we by 9 April 2019 will see the establishment of systems for electronic exchange of information in all ports world-wide.

Technical development lies in the heart of this strategic direction and such assistance would not only benefit developing countries but also the ship and masters of any flag state calling into ports world wide. This allows for the reduction of administrative burdens, and a more efficient and cost reductive system in ports. This benefits all.

We would also like to refer to the thematic priorities for the ITCP both for the current biennium as well as proposed for the coming biennium, which points towards the efficient implementation of

the FAL Convention as well as electronic data processing and interchange technique such as the single window.

Even though we would like to see fully interoperable single window systems world-wide as soon as possible, we believe this to be a very challenging task at this stage. However we do believe it is highly possible for FAL to develop an interoperable system for the exchange of information based on the FAL requirements, and at the same time ensure flexibility for individual needs and future developments towards a fully functioning global single window system.

We do understand the challenges of this task, however, it is a task we should be fully capable of solving.

We are of the opinion that the FAL Committee must take the lead and facilitate for the implementation of the amendments to the convention, (and this project is in many ways imperative to the implementation of the amendments.)

It is on this background that Norway believe that it is imperative for the IMO to continue its work to facilitate and develop a prototype.

So how can this be done: when Norway in 2014 first initiated this as a technical developing project, we had a vision of developing a simple basic system which accommodated for the sharing of information in accordance to the FAL requirements.

We still have this vision.

We believe the IMO should strive towards developing a simple, efficient system bearing in mind the need for interoperability. The system should primarily focus on the FAL requirements but be flexible enough to implement national reporting requirements within the framework of the prototype. Furthermore it should be developed as a basis framework for a future single window system connecting different stakeholders.

Failure to do anything could easily mean that we will not have a fully functioning electronic exchange of information globally, which in many ways would just leave us with a status quo of the situation, despite the amendments of the FAL convention.

We believe that a failure to act would not only be a loss for the IMO, but a loss for the industry, the ports and the Administrations. We have a possibility to play a role in the modernisation of shipping, not only through the amended requirements, but through the establishment of a system that will reduce administrative burdens, facilitate trade, cut time in ports, and ensure an efficient implementation of the FAL requirements.

We would like to see the FAL Committee at this meeting agreeing on the basic "performance criteria for this system", such as stakeholders involved, scope of information, standards, machine to machine versus manual input, simplicity and flexibility.

Furthermore I do hope the WG will consider alternative means for speeding up the process.

Finally, time is of the essence, as the date for having this system in place is 9 April 2019. Bearing in mind the theme for the World Maritime Day this year is "connecting ships, ports and people", there is no better time than now to show that we are fully committed to the strategy and goal of the IMO, and that we are able to act when needed.