Меморандум о взаимопонимании

по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе[1]

Морские власти

Австралии[1]
Канады[2]
Чили[3]
Китая[1]
Фиджи[4]
Гонконга (Китай)[1]
Индонезии[5]
Японии[6]
Республики Корея[7]
Малайзии[6]
в дальнейшем упоминаемые
Маршалловых островов[8]
Новой Зеландии[6]
Папуа-Новой Гвинеи[6]
Филиппин[9]
Российской Федерации[10]
Сингапура[11]
Соломоновых островов[12]
Таиланда[13]
Вануату[14]
Вьетнама[15]
как «Власти»,

[1] Дата присоединения к Меморандуму — 11 апреля 1994 г.
[2] Дата присоединения к Меморандуму — 15 апреля 1994 г.
[3] Дата вступления в члены Меморандума, в соответствии с условиями п.8.2 Меморандума, 10 июня 2002 г.
[4] Дата присоединения к Меморандуму — 1 июня 1996 г.
[5] Дата присоединения к Меморандуму — 1 апреля 1996 г.
[6] Дата присоединения к Меморандуму — 1 апреля 1994 г.
[7] Дата присоединения к Меморандуму — 7 апреля 1994 г.
[8] Дата вступления в члены Меморандума, в соответствии с условиями п.8.2 Меморандума, 28 октября 2013 г.
[9] Дата присоединения к Меморандуму — 9 сентября 1997 г.
[10] Дата присоединения к Меморандуму — 1 апреля 1995 г.
[11] Дата присоединения к Меморандуму — 9 апреля 1994 г.
[12] Еще не присоединились к Меморандуму.
[13] Дата присоединения к Меморандуму — 1 мая 1996 г.
[14] Дата присоединения к Меморандуму — 26 апреля 1994 г.
[15] Дата присоединения к Меморандуму — 1 января 1999 г.

ПРИЗНАВАЯ важность безопасности жизни на море и в портах, а также возрастающую необходимость защиты морской среды и ее ресурсов;

ПАМЯТУЯ о важности требований, содержащихся в соответствующих морских конвенциях по обеспечению безопасности на море и защиты морской среды;

ПАМЯТУЯ также о важности требований к улучшению условий обитаемости и работы на море;

ОТМЕЧАЯ резолюции, принятые Международной Морской организацией (ИМО) и, в особенности, резолюцию А.682(17), принятую на ее 17 Ассамблее, касающуюся регионального сотрудничества по контролю судов и сброса с судов;

ОТМЕЧАЯ также, что Меморандум не является юридически обязывающим документом и не имеет целью налагать какие-либо юридические обязательства на какую-либо из Властей;

ОСОЗНАВАЯ, что основная ответственность за эффективное применение стандартов, содержащихся в международных инструментах, возлагается на администрации, под флагом которых разрешено плавать судну;

ПРИЗНАВАЯ тем не менее, что для предотвращения эксплуатации субстандартных судов требуются активные действия государств порта;

ПРИЗНАВАЯ также необходимость исключения нездоровой конкуренции между портами;

БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫМИ в необходимости усовершенствованной и согласованной системы контроля со стороны государства порта и укрепления сотрудничества для достижения этих целей;

достигли следующего взаимопонимания:

Раздел 1

Общая часть

1.1. Каждые Власти, принявшие Меморандум, приводят в действие его положения.

1.2. В рамках Меморандума, когда упоминается «регион», «региональный», «порты региона» или «региональный контроль государствами портов», то имеется в виду Азиатско-Тихоокеанский регион, а когда упоминаются «государства портов», то подразумеваются государства и территории, признанные в качестве ассоциированных членов ИМО, где расположены эти порты.

1.3. Каждые Власти организуют систему контроля со стороны государства порта и поддерживают ее эффективность, с целью обеспечения того, чтобы все, без различий, иностранные торговые суда, заходящие в порт, находящийся в сфере компетенции этих Властей, или ставшие на якорь возле такого порта, отвечали распространяющимся на эти суда требованиям инструментов, перечисленных в разделе 2.

1.4. Каждые Власти определяют, руководствуясь указаниями Комитета, учрежденного в соответствии с пунктом 6.1, процент единичных иностранных торговых судов, именуемых далее «суда», подлежащих инспектированию. Комитет осуществляет наблюдение за деятельностью по инспектированию судов и ее эффективностью в целом по региону. Комитет стремится к достижению ежегодного охвата проверками 80 % общего количества эксплуатирующихся в регионе судов как к текущей цели, которая впоследствии будет пересматриваться. За основу для расчета процентного отношения берется количество судов, совершивших заходы в порты региона в течение недавнего опорного периода времени, определяемого Комитетом.

1.5. Каждые Власти советуются, взаимодействуют и обмениваются информацией с другими Властями, чтобы способствовать достижению целей Меморандума[2].

Раздел 2

Применимые инструменты

2.1 Для целей Меморандума являются применимыми следующие инструменты, на которых основывается региональный контроль со стороны государства порта:

.1 Международная Конвенция о грузовой марке 1966 г.;

.2 Протокол 1988г. к Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г.;

.3 Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками;

.4 Протокол 1978г. к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.;

.5 Протокол 1988г. к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.;

.6 Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г.;

.7 Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками;

.8 Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г.;

.9 Международная Конвенция по обмеру судов 1969 г.;

.10 Конвенция о торговом мореплавании (минимальные стандарты) 1976 г. (Конвенция МОТ № 147);

.11 Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве (MLC 2006);

.12 Международная Конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г.; и

.13 Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (CLC PROT 1992).

2.2 В отношении Конвенции о торговом мореплавании 1976 г. (минимальные стандарты) (Конвенция МОТ № 147) и MLC 2006, каждая из Властей будет руководствоваться инструкциями, содержащимися в разделах 1—4[3], 6—7[4] и 6—16[5] Руководства по контролю государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (именуемого далее как «Руководство»). Применение Конвенции МОТ № 147 не потребует каких-либо изменений конструкции или оборудования помещений судов, киль которых был заложен до 1 апреля 1994 г. Применение MLC 2006 не потребует каких-либо изменений конструкции или оборудования помещений судов, киль которых был заложен до 20 августа 2013 г.

2.3 При использовании других применимых инструментов каждая из Властей будет руководствоваться стандартами указанными в Разделе1-3[6] Руководства

2.4 Каждая из Властей будет использовать те применимые инструменты, которые вступили в силу и которые являются для нее обязывающими. В случае поправок к применимым инструментам, каждая из Властей будет использовать те поправки, которые вступили в силу и которые являются для нее обязывающими. Инструмент, измененный таким образом, будет рассматриваться как «применимый инструмент» для этой Власти.

2.5 При использовании применимого инструмента для целей государства порта Власть обеспечит, чтобы для судов под флагом государства, не являющегося стороной данного инструмента, не соблюдался бы режим льготных условий.

2.6 При инспектировании судов на соответствие применимым инструментам, стороной которых является Власть, эта Власть как государство порта не применит к иностранным судам стандартов, превышающих стандарты, применимые к судам под флагом этого государства порта.

Раздел 3

Процедуры инспекций,
устранения несоответствий и задержания

3.1. Во исполнение настоящего Меморандума, Власти будут выполнять инспекции, состоящие по меньшей мере из посещения судна для проверки судовых свидетельств и документов и, кроме того, чтобы убедиться в том, что экипаж и состояние судна в целом, его оборудования, машинных и жилых помещений, а также санитарное состояние на борту судна, отвечают требованиям применимых инструментов. При отсутствии действительных свидетельств или при наличии явных оснований для того, чтобы предположить, что экипаж или состояние судна или его оборудования существенным образом не отвечают требованиям применимого инструмента, или что капитан или экипаж не знакомы с необходимым порядком действий на судне, связанным с безопасностью судов или предотвращением загрязнения, может быть проведена более тщательная инспекция. Инспекции должны проводиться в соответствии с Руководством.

3.2. Явные основания

.1 Для целей контроля, конкретные «явные основания» включают в себя основания, указанные в пункте 2.4 резолюции А.1052(27), и в разделе 6—7 Руководства.

.2 Ничто в настоящих процедурах не должно рассматриваться в качестве ограничения Властей в применении мер, в пределах их юрисдикции, в отношении любого аспекта, относящегося к применимому инструменту.

3.3. Выбор судов для инспектирования

.1 При выборе судов для проверки Власти определяют приоритетность инспектирования судна, основываясь, в принципе, на новом инспекционном режиме (именуемого далее – НИР), как указано в Приложении 2.

.2 Вне зависимости от НИР, упомянутого в пункте 3.3.1, безусловный приоритет придается инспектированию следующих судов:

1) судов, которые были предметом доклада или уведомления, поступившего от других Властей;

2) судов, которые были предметом доклада или жалобы со стороны капитана, члена экипажа или любого другого лица или организации, имеющих законную заинтересованность в безопасной эксплуатации судна, условиях обитаемости и работы на судне или предотвращении загрязнения, за исключением случаев, когда имеющие отношение к делу Власти считают доклад или жалобу явно необоснованными;

3) судов, которым было разрешено покинуть порт государства-участника Меморандума на условии устранения ими отмеченных несоответствий в течение оговоренного срока, и у которых этот срок истек;

4) судов, которые, по сообщению лоцманов или портовых властей, имеют несоответствия, могущие поставить под сомнение безопасность их плавания;

5) судов с опасными грузами или грузами, являющимися загрязнителями, которые не сообщили компетентному органу порта и прибрежного государства всех подробных сведений о судне, его перемещении и перевозимом опасном грузе или грузе, являющемся загрязнителем;

6) судов, указанных в пункте 3.9;

7) судов определенной категории, которые определены Комитетом как первоочередной объект инспектирования в данный период времени.

3.4. В соответствии с НИР каждому судну в информационной системе приписывается профиль риска судна, на основании которого определяется приоритет инспектирования и интервал между проверками. Однако, периодичность инспектирования согласно НИР не относится к судам, перечисленным в пункте 3.3.2, которые инспектируются Властями по мере целесообразности.

3.5. Инспекции проводятся соответствующим образом квалифицированными лицами, уполномоченными на это соответствующей Властью, и действующими под ее ответственностью, с учетом разделов 1.8 и 1.9 резолюции А.1052(27), содержащейся в разделе 1-3 Руководства (инспекторами ГПК).

3.6. Каждая из Властей будет принимать меры для устранения всех обнаруженных несоответствий. При условии, что для устранения всех несоответствий, иных, нежели указанные в 3.7, были предприняты все возможные усилия, судну может быть разрешено проследовать в порт, где любые такие несоответствия могут быть устранены. В этом случае применяются положения пункта 3.8.

В исключительных обстоятельствах, когда в результате первоначального контроля и более тщательной инспекции было установлено, что общее состояние судна и его оборудования, с учетом жилых и рабочих условий экипажа, являются несоответствующими конвенционным требованиям, Власть может приостановить инспекцию.

Приостановление инспекции может продолжаться до тех пор, пока ответственные стороны не примут необходимых шагов для обеспечения того, что судно отвечает требованиям применимых инструментов.

До приостановления инспекции Власть зарегистрирует несоответствия, обуславливающие задержание, в областях, указанных в Дополнении 2 к резолюции А.1052(27) и, если применимо, несоответствия по Конвенции МОТ.[7]

В случаях, когда судно задержано и инспекция приостановлена, Власть проинформирует ответственные стороны со всей возможной оперативностью. Уведомление должно включать информацию о задержании. Кроме того, в нем должно быть указано, что инспекция приостановлена до тех пор, пока Власть не получила сообщение о том, что судно отвечает всем применимым требованиям.

3.7. В случае несоответствий, явно представляющих угрозу для безопасности, здоровья или окружающей среды, Власть предпримет шаги, за исключением указанного в 3.8, для обеспечения того, что эта угроза будет устранена до того, как судну будет разрешен выход в море. С этой целью должны быть приняты соответствующие действия, которые могут включать задержание или формальный запрет судну продолжать проведение какой-либо операции по причине выявленных несоответствий, которые, по отдельности или вместе, делают опасным проведение операции. В случае задержания Власть проинформирует в письменной форме, со всей возможной оперативностью, государство флага или его консула либо, в его отсутствие, его ближайшее дипломатическое представительство, обо всех обстоятельствах, в которых вмешательство было расценено как необходимое. Если Властью, выдавшей судовые свидетельства, является организация иная, нежели морская Администрация, она также должна быть уведомлена.

В случае задержания судна, вызванного несоблюдением требований MLC 2006, Власти, помимо уведомления государства флага, должны без промедления известить соответствующие организации судовладельца и моряков в государстве порта, где была произведена проверка.

3.8. Если несоответствия, обусловившие задержание, как указано в пункте 3.7, не могут быть устранены в порту инспектирования, Власть может разрешить данному судну проследовать в ближайший, подходящий для ремонта порт, (или, в случае приведших к задержанию несоответствий требованиям MLC-2006, в порт, где должен быть реализован план действий по устранению несоответствий), по выбору капитана и по согласованию с Властью, при условии выполнения требований, установленных Властью и согласованных с компетентной властью государства флага. Такие условия должны обеспечить, что судно не начнет движения до того, как окажется в состоянии проследовать без риска для безопасности и здоровья пассажиров или экипажа, или без риска для других судов, или без неоправданной угрозы нанесения ущерба морской среде. Такие условия могут включать снятие груза, проведение временного ремонта, и/или представление государством флага судна подтверждения того, что направленные на устранение несоответствий меры на судне приняты. В таких обстоятельствах Власть уведомляет Власть следующего порта захода судна, стороны, упомянутые в пункте 3.7, и любые иные власти, если применимо. Уведомление Властей осуществляется в соответствии с разделом 6-6[8] Руководства. Получившая такое уведомление Власть информирует уведомляющую Власть, в соответствии с разделом 6-6 Руководства, о предпринятых действиях.

3.9. Если упомянутое в пункте 3.8 судно выходит в море не удовлетворив условиям, согласованным Властью порта инспекции, то:

.1 эта Власть немедленно уведомит власти следующего порта захода судна, если он известен, государство флага судна и все другие Власти, уведомление которых он сочтет уместным; и

.2 судно должно быть задержано в любом порту Властей, принявших Меморандум, до тех пор, пока компания не представит Власти государства порта убедительного доказательства того, что судно полностью отвечает всем применимым требованиям применимых инструментов.

3.10. Если указанное в пункте 3.8 судно не прибудет в выбранный для ремонта порт, то Власти государства, в котором этот порт находится, немедленно уведомляют об этом государство флага судна и государство порта, где судно было задержано, для принятия последними, по их усмотрению, надлежащих действий, а также любые другие Власти, уведомление которых сочтет целесообразным.

3.11. Положения данного раздела не противоречат требованиям применимых инструментов или процедурам, установленным международными организациями, в части уведомления и процедур сообщений, относящихся к контролю со стороны государства порта.

3.12. Власти обеспечат, чтобы по завершении инспекции капитану судна был передан документ, по форме, указанной в разделе 2-1[9] Руководства, предоставляющий результаты инспекции и детали всех предпринятых действий.

3.13. При осуществлении контроля в соответствии с Меморандумом, Власти предпримут все возможные усилия для предотвращения необоснованных задержаний или задержек судна. Ничто в Меморандуме не влияет на права, вытекающие из положений применимых инструментов, в отношении компенсаций за необоснованные задержание или задержку судна.

3.14. В случае, если причиной инспекции послужили сообщение или жалоба, в особенности если они исходили от члена экипажа, источник информации не должен раскрываться.

3.15. Компания судна или его представитель имеют право обжаловать задержание, предпринятое Властью государства порта. Возбуждение апелляционного процесса само по себе не служит причиной приостановления задержания. Инспектор ГПК должен надлежащим образом поставить капитана в известность о праве на обжалование.

Раздел 4

Передача информации

4.1. Каждая из Властей будет сообщать о проведенных ей в соответствии с Меморандумом инспекциях и о их результатах в соответствии с процедурами, установленными в Руководстве.

4.2. Предусматриваются меры для обмена информацией об инспектировании с другими региональными организациями, действующими в рамках аналогичных меморандумов о взаимопонимании.

4.3. По требованию другой Власти, Власти будут предпринимать меры по сохранению доказательств предполагаемых нарушений эксплуатационных требований правила 10 Международных Правил по предупреждению столкновений судов в море 1972 г. и Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. с протоколом 1978 г. В случаях предполагаемых нарушений, относящихся к сбросу вредных веществ, Власть, по требованию другой Власти, посетит в порту судно, подозреваемое в таком нарушении, с целью получения информации и, где возможно, возьмет образец любого загрязняющего вещества, возможно вызвавшего загрязнение.

Раздел 5

Программы подготовки и семинары

Власти предпримут меры для разработки программ подготовки и проведения семинаров для должностных лиц, осуществляющих контроль.

Раздел 6

Организация

6.1. Должен быть сформирован Комитет, состоящий из представителей Властей каждого из государств-членов Меморандума, определение которых дано в Приложении 1 к Меморандуму. К участию в работе Комитета, без права голоса, приглашаются по одному представителю от каждой из Властей — сотрудничающих членов Меморандума, а также наблюдатели, о которых говорится в Приложении 1 к Меморандуму.

6.2. Комитет будет созываться один раз в год, а также в другое время, по своему решению.

6.3. Комитет будет:

.1 выполнять конкретные задачи, порученные ему Меморандумом;

.2 при помощи всех необходимых средств, включая подготовку и семинары, пропагандировать согласование процедур и практики, относящихся к инспектированию, устранению несоответствий и задержанию, с должным учетом пункта 2.4;

.3 разрабатывать и пересматривать руководства по проведению инспекций в соответствии с Меморандумом;

.4 разрабатывать и пересматривать процедуры обмена информацией;

.5 держать под контролем с целью пересмотра другие вопросы, относящиеся к функционированию и эффективности Меморандума.

6.4. Учреждается Секретариат в соответствии со следующими принципами:

.1 Секретариат является некоммерческой организацией, находящейся в Токио;

.2 Секретариат полностью независим от любой морской администрации или организации;

.3 Секретариат управляется Комитетом и подотчетен Комитету;

.4 Секретариат имеет банковский счет, с которого выполняются все платежи и на который поступают все взносы;

.5 Секретариат осуществляет финансовые операции через учрежденный банковский счет в соответствии с бюджетом, определенным Комитетом.

6.5. Секретариат, действуя под руководством Комитета и в пределах отведенных для этого ресурсов:

.1 организовывает совещания, распространяет документы и оказывает помощь, которая может потребоваться Комитету для исполнения им своих функций;

.2 содействует обмену информацией;

.3 выполняет такие иные функции, которые могут быть необходимыми для обеспечения эффективного функционирования Меморандума.

6.6. В Российской Федерации учреждена Азиатско-Тихо-океанская компьютеризированная информационная система (APCIS) для обмена информацией по инспекциям государства порта, для того, чтобы:

.1 сделать доступной Властям информацию об инспекциях судов в других региональных портах для оказания им помощи в выборе судов иностранного флага для инспектирования и выполнения контроля государства порта на выбранных судах; и

.2 предусмотреть эффективные средства обмена информацией по контролю государством порта в регионе.

Раздел 7

Поправки

7.1. Поправки к Меморандуму принимаются по следующей процедуре:

.1 любая из Властей, принявшая Меморандум, может предложить поправки к Меморандуму;

.2 предлагаемая поправка направляется через Секретариат для рассмотрения Комитетом;

.3 поправки принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих представителей Властей в Комитете, причем каждая Власть имеет один голос. Если поправка принята таким образом, она направляется Секретариатом Властям для принятия;

.4 поправка считается принятой либо по истечении периода в шесть месяцев после ее принятия представителями Властей в Комитете, либо по истечении любого иного периода, установленного единогласно представителями Властей в Комитете во время ее принятия, за исключением случая, когда в течение этого периода в Секретариат направлено возражение какой-либо из Властей;

.5 любое такое возражение рассматривается Комитетом на его следующей сессии, и поправка подтверждается, если она принимается большинством в две трети представителей Властей, присутствующих и голосующих в Комитете на этой сессии. В таких обстоятельствах требуется кворум из более чем половины общего количества представителей Властей, образующих Комитет. В случае подтверждения поправки, датой ее принятия считается либо истечение периода в шесть месяцев после подтверждения, либо любой иной период, установленный единогласно представителями Властей в Комитете во время подтверждения; и

.6 поправка вступает в силу через 60 дней после того, как она считается принятой, либо по истечении любого иного периода, определенного единогласно представителями Властей в Комитете.

7.2. Поправки к Руководству осуществляются по следующей процедуре:

.1 поправка, предлагаемая к частям, не содержащим переменной информации или данных, представляется для рассмотрения Властями через Секретариат или Секретариатом;

[1] Настоящий текст включает четырнадцатый комплект поправок, принятый 28 и 29 октября 2013 г. и вступивший в силу 28 октября 2013 г. и 1 января 2014 г.)

[2] «Меморандум», в зависимости от контекста, может пониматься двояко, как соглашение и как региональная организация, образованная на основе этого соглашения.

[3] Воспроизводит публикацию МОТ «Проверка условий труда на судне: руководство по порядку проведения».

[4] Указания по контролю судов государством порта, дополнительные к изложенным в резолюции А.1052(27) и предусмотренным МОТ.

[5] Указания для инспекторов ГПК согласно Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве.

[6] Процедуры контроля судов государством порта, 2011 г. (резолюция А.1052(27)). Указания для инспекторов ГПК согласно Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве.

[7] Примеры несоответствий, обуславливающих задержание, приведены в разделе 6-7 Руководства.

[8] Указания относительно порядка устранения несоответствий и оснований для задержания, упомянутых в пунктах 3.6—3.9 Меморандума.

[9] Формы А и В отчета об инспекции.

.2 поправка считается принятой по истечении времени, единогласно установленного при ее принятии представителями Властей, представленных в Комитете; и

.3 поправка вступает в силу по истечении времени, единогласно установленного при ее принятии представителями Властей, представленных в Комитете.

Раздел 8

Административные положения

8.1. Меморандум не наносит ущерба правам и обязанностям в соответствии с любыми международными инструментами.

8.2. Любая морская власть, отвечающая критериям, оговоренным в Приложении 1 к Меморандуму, может, с единодушного согласия Властей, присутствующих и голосующих в Комитете, стать сотрудничающим членом или членом Меморандума, в соответствии с порядком, изложенным в Приложении 1. Для такой Власти Меморандум вступит в силу на дату, являющуюся предметом взаимного согласования.

8.3. Любая морская власть или межправительственная организация, желающая участвовать в качестве наблюдателя, в соответствии с тем, как этот вид участия определен в Приложении 1 к Меморандуму, должна представить в письменной форме заявление в Комитет и будет принята в качестве наблюдателя при условии единодушного согласия присутствующих и голосующих на сессии Комитета представителей Властей.

8.4. Любая из Властей может выйти из Меморандума путем направления уведомления в письменной форме за 60 дней.

8.5. Комитет может принять решение о прекращении членства какой-либо Власти — члена Меморандума, сотрудничающего члена или о лишении наблюдателя статуса наблюдателя, если они существенно не отвечают требованиям положений, изложенных в Приложении 1, в случае единодушного согласия присутствующих и голосующих на совещании Комитета членов Меморандума, исключая Власть, в отношении которой принимается решение. В зависимости от принятого Комитетом решения член Меморандума или сотрудничающий член после прекращения его членства может быть понижен соответственно в ранг сотрудничающего члена или наблюдателя.

8.6. Меморандум подписан в Токио 1 декабря 1993 г. и будет оставаться открытым для подписания до первой сессии Комитета, которая состоится в 1994 г.

8.7. Меморандум будет доступен для принятия с 1 апреля 1994 г., и вступит в силу для каждой из Властей, подписавшей его, на дату, на которую уведомление о его принятии было сообщено в Секретариат.

8.8. Текст на английском языке считается официальной версией. Меморандума.

Данный Меморандум подписан в Токио 1 декабря 1993 г. Властями следующих государств:

Австралии
Канады
Фиджи
Гонконга (Китай)
Индонезии
Японии
Республики Корея
Малайзии
Новой Зеландии
Папуа-Новой Гвинеи
Филиппин
Российской Федерации
Сингапура
Соломоновых островов
Таиланда
Вьетнама

Данный Меморандум подписан в Пекине 11 апреля 1994 г. Властями следующих государств:

Китая
Вануату

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ЧЛЕНСТВО В МЕМОРАНДУМЕ

1 Определения

Установлены следующие категории участников Меморандума:

1.1. Член Меморандума — морские Власти, ответственные за осуществление государственного портового контроля внутри региона, определение которого дано в пункте 1.2 Меморандума (далее именуемого «регион»), отвечающие изложенным в Разделе 2 качественным критериям и исполняющие условия Меморандума в соответствии с его пунктами 8.2 или 8.7, считаются Членом Меморандума;

1.2. Сотрудничающий член Меморандума — морские Власти, ответственные за осуществление государственного портового контроля внутри региона, соблюдающие процедуры, изложенные в Разделе 4, проявляющие свое ясное намерение стать членом Меморандума и исполняющие условия Меморандума в соответствии с его пунктом 8.2, считаются Сотрудничающим членом Меморандума; и

1.3. Наблюдатель — морские Власти, ответственные за осуществление государственного портового контроля внутри региона, или межправительственная организация, желающие участвовать в Меморандуме согласно изложенному в Разделе 5 и принятые в соответствии с пунктом 8.3 Меморандума, считаются Наблюдателем.

2 Качественные критерии для членов Меморандума

Член Меморандума, определение которого дано в пункте 1.1, должен:

2.1. взять на себя предусматриваемые Меморандумом обязательства, с целью внесения вклада в общие усилия, направленные на прекращение эксплуатации судов, не соответствующих нормам;

2.2. принять все необходимые меры, которые бы способствовали ратификации государством всех применимых инструментов, находящихся в силе;

2.3. выделить достаточные и убедительные для упомянутого в пункте 6.1 Меморандума Комитета (далее именуемого «Комитет») материально-технические и профессиональные ресурсы, включая наем имеющих надлежащую квалификацию инспекторов, действующих от имени Администрации, для приведения судов под флагом государства этого члена Меморандума в соответствие с требованиями международных норм в области безопасности на море, предотвращения загрязнения и бытовых и рабочих условий на борту;

2.4. выделить достаточные и убедительные для Комитета материально-технические и профессиональные ресурсы, включая наем имеющих надлежащую квалификацию инспекторов государственного портового контроля (инспекторов ГПК)), действующих от имени Администрации, чтобы, в целях увеличения эффективности выполнения своих обязательств, полностью быть на уровне требований, установленных положениями Меморандума и предусматриваемой им деятельностью;

2.5. с даты своего членства в Меморандуме подсоединиться к системе APCIS, упомянутой в пункте 6.6 Меморандума;

2.6. подписать финансовое соглашение об участии в оплате рабочих расходов Меморандума и выплачивать свой финансовый вклад в бюджет Меморандума;

2.7. принимать участие в деятельности Комитета; и

2.8. в качестве администрации государства флага принимать все необходимые меры для снижения количества задержаний судов под флагом своего государства и, если этот флаг попал в черный список флагов, публикуемый в Ежегодном отчете Меморандума, то докладывать Комитету о мерах, принятых для улучшения качества судов под флагом своего государства.

3 Соответствие члена Меморандума качественным критериям

3.1. Если член Меморандума существенным образом не отвечает критериям, то, во исполнение положений пункта 8.5 Меморандума, Комитет может начать процедуру его проверки. Сведения о таком несоответствии критериям Комитету предоставляет, в установленном порядке, Секретариат.

3.2. Для проверки соответствия члена Меморандума качественным критериям, Комитет назначает группу экспертов, состоящую из представителей трех членов Меморандума.

3.3. Проверяемый член Меморандума представляет, по просьбе Комитета, отчет самопроверки на основе изложенных в разделе 2 критериев. Упомянутая в пункте 3.2. группа экспертов оценивает отчет и докладывает Комитету. Группа может потребовать, чтобы проверяемый член Меморандума представил дополнительные, необходимые для ее работы, сведения.

3.4. Факторы, принимаемые во внимание при проверке члена Меморандума, следующие:

.1 член Меморандума не докладывает Комитету о продвижении в деле ратификации применимых инструментов;

.2 флаг члена Меморандума попал в черный список флагов, публикуемый в ежегодном отчете Меморандума, за последние три года не наблюдается тенденции к снижению процента задержанных судов под флагом члена Меморандума, и член Меморандума не докладывал Комитету о мерах, принятых для улучшения этого показателя;

.3 в течение предыдущего года членом Меморандума не представлялись системе APCIS отчеты об инспектировании судов в рамках государственного портового контроля;

.4 в течение предыдущего года в работе системы APCIS не обнаруживалось никакой деятельности члена Меморандума;

.5 в течение предыдущего финансового года от члена Меморандума не поступило требующегося финансового вклада; и

.6 член Меморандума не участвовал в трех подряд совещаниях Комитета.

3.5. Если за прошедший финансовый год от члена Меморандума не поступило никакого финансового вклада, то финансовая поддержка его участия в мероприятиях по техническому сотрудничеству приостанавливается до тех пор, пока он полностью не исполнит условия финансового соглашения. В этом случае член Меморандума может участвовать в семинарах для инспекторов государственного портового контроля, за свой счет.

4 Сотрудничающий член Меморандума

4.1. Сотрудничающий член Меморандума:

.1 сохраняет этот статус, как минимум, в течение трех лет;

.2 заявляет, инспектирование какого процента судов принято в качестве цели, в соответствии с пунктом 1.4 Меморандума;

.3 участвует в совещаниях Комитета без права голоса и докладывает Комитету о своей деятельности по государственному портовому контролю;

.4 допускается к участию в программах технического сотрудничества за свой счет;

.5 подключается к системе APCIS в режиме только чтения, пока Комитет не одобрит полное подключение, в целях консультации и указания целей для проверок государственного портового контроля;

.6 оплачивает услуги, предоставляемые в связи с участием в деятельности Меморандума, в размере половины суммы, предусмотренной для низшей категории финансового вклада;

.7 в качестве администрации государства флага принимает все необходимые меры для снижения количества задержаний судов под флагом своего государства и докладывает Комитету о мерах, принятых для улучшения качества своих судов, с той целью, чтобы процент задержанных судов под флагом своего государства не превышал более чем в два раза этот показатель по региону за последние три года;

.8 к концу срока, указанного в пункте 4.1.1, представляет Секретариату отчет самопроверки, основанный на указанных в разделе 2 критериях; и

.9 к концу срока, указанного в пункте 4.1.1, обращается за предоставлением полного членства в Меморандуме или выходит из участия в нем.

4.2. Для проверки соответствия кандидата в члены Меморандума качественным критериям, Комитет назначает группу экспертов, состоящую из представителей трех членов Меморандума. Группа оценивает представленный отчет самопроверки. Она может потребовать, чтобы кандидат представил дополнительные, необходимые для ее работы, сведения. Группа передает результаты своей работы кандидату и представляет отчет Комитету. Расходы по обеспечению работы группы несет кандидат.

4.3. При аттестации обращается внимание на следующее:

.1 при обращении за членством в Меморандуме сделано официальное заявление об обязательствах по Меморандуму;

.2 указанные в пунктах 2.1.1 — 2.1.10 применимые инструменты ратифицированы;

.3 показатели работы судов под флагом государства кандидата постоянно улучшаются в течение последних трех лет, и ожидается, что флаг государства кандидата будет исключен из черного списка флагов, публикуемого в ежегодном отчете Меморандума;

.4 объявленная цель кандидата в отношении процента проинспектированных им судов достигнута;

.5 подсоединение к системе APCIS регулярное;

.6 предоставленные кандидату услуги оплачены в соответствии с пунктом 4.1.6.

.7 выделены достаточные материально-технические и профессиональные ресурсы, включая наем имеющих надлежащую квалификацию инспекторов государственного портового контроля от имени Администрации, которые обеспечивают полное соответствие кандидата в члены Меморандума положениям Меморандума и оговоренной в нем деятельности и повышают эффективность его участия в Меморандуме; и

.8 Кандидат в члены Меморандума принимал участие в совещаниях Комитета.

4.4. До того, как обратиться за полным членством в Меморандуме, соответствующие морские Власти обращаются за получением статуса сотрудничающего члена Меморандума. Обращение должно содержать информацию самопроверки на основе критериев членства, изложенных в разделе 2.

5 Наблюдатель

5.1. Обращение о предоставлении статуса наблюдателя должно содержать изложение целей получения статуса и описание деятельности обращающегося в области государственного портового контроля.

5.2. Наблюдатель активно участвует в деятельности Меморандума, включая:

.1 участие, без права голоса, в совещаниях Комитета;

.2 получение документов совещаний;

.3 участие в программах технического сотрудничества за собственный счет;

.4 представление документов Комитету и его подчиненным органам; и

.5 участие в рабочих группах Меморандума.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

НОВЫЙ ИНСПЕКЦИОННЫЙ РЕЖИМ (НИР)

1 Профиль риска судна

1.1. Все суда в информационной системе APCIS (Азиатско-Тихоокеанская компьютеризированная информационная система) причисляются к судам высокого, стандартного или малого риска на основе характеризующих судно параметров и прошлых показателей.

1.2. Судами высокого риска (СВР) являются суда, которые отвечают критерию суммарного количества штрафных баллов 4 или более.

1.3. Судами малого риска (СМР) являются суда, которые отвечают всем критериям параметров судов малого риска и которые прошли по меньшей мере одну проверку за предшествующие 36 месяцев.

1.4. Судами стандартного риска (ССР) являются суда, которые не относятся ни к категории СМР, ни к категории СВР.

Таблица 1

Профиль риска судна

	Параметры	Профиль			
		Судно высокого риска (СВР) (когда сумма штрафных баллов >= 4)		Судно стандартного риска (ССР)	Судно малого риска (СМР)
		Критерии	Штрафные баллы	Критерии	Критерии
Тип судна		Танкер-химовоз, Газовоз, Нефтяной танкер, Навалочное судно, Пассажирское судно	2	Ни СМР, ни СВР	
Возраст судна		Все типы > 12 лет	1		—
Государство флага	ЧСБ списки [1]	Черный	1		Белый
	VIMSAS [2]	—	—		Да
Признанная организация	ПО Токийского меморандума [3]	—	—		Да
	Показатель деятельности [4]	Низкий, очень низкий	1		Высокий
Показатель деятельности компании [5]		Низкий, очень низкий	2		Высокий
Несоответствия	Количество несоответствий, зафиксированных при каждой проверке за предшествующие 36 месяцев	Количество проверок, при которых было зафиксировано более 5 несоответствий	Количество проверок, при которых было зафиксировано более 5 несоответствий		При всех проверках выявлено 5 или менее несоответствий (по меньшей мере одна проверка проведена за предшествующие 36 месяцев)
Задержания	Количество задержаний за предшествующие 36 месяцев	3 или более задержаний	1		Нет задержаний

1) Черный, серый и белый списки показателей деятельности государства флага создаются ежегодно с учетом результатов проверок и задержаний за предшествующие три календарных года и утверждаются Комитетом Токийского меморандума для опубликования в ежегодном отчете Меморандума.

2) По результатам VIMSAS (Система добровольной проверки государств-членов ИМО) статус будет основываться на приведенной на уровень современности информации, полученной Секретариатом Токийского меморандума.

3) Признанными организациями Токийского меморандума являются те, которые признаны по меньшей мере одним членом Токийского меморандума, их список приводится на сайте.

4) Оценка деятельности всех признанных организаций создается ежегодно с учетом результатов проверок и задержаний за предшествующие три календарных года и утверждается Комитетом Токийского меморандума для опубликования в ежегодном отчете Меморандума.

5) При оценке деятельности компании учитываются задержания и несоответствия всех судов этой компании в течение того периода времени, когда она являлась для них компанией по управлению безопасностью. Компании подразделяются на имеющие «очень низкий, низкий, средний или высокий» показатели деятельности. Расчет производится постоянно на основе результатов текущего 36-месячного периода работы. Не существует нижнего предела для количества проверок, необходимых для квалификации компании, кроме тех случаев, когда компании, суда которой не подвергались проверкам в течение последних 36 месяцев, должен быть присвоен «средний» показатель.

2 Схема выбора судов для проверки

2.1. На основании профиля риска судна по схеме выбора судов для проверки определяются объем, частота и приоритет проверок.

2.2. Периодические проверки проводятся через интервалы времени, определяемые профилем риска судна.

2.3. Исключительный приоритет может вызвать проверки в промежутке между периодическими проверками.

2.4. Суда подлежат периодическим проверкам через следующие интервалы времени:

Профиль риска судна	Интервал времени после предшествующей проверки
Суда малого риска	От 9 до 18 месяцев
Суда стандартного риска	От 5 до 8 месяцев
Суда высокого риска	От 2 до 4 месяцев

2.5. Схема выбора судов для проверки разделяется на два приоритета:

Приоритет I: суда должны быть подвергнуты проверке из-за окончания интервала времени для проверки.

Приоритет II: суда могут быть подвергнуты проверке, потому что находятся в пределах интервала времени для проверки.

2.6. Приоритет и уровень выбора для каждого судна указывается в информационной системе APCIS (Азиатско-Тихоокеанская компьютеризированная информационная система).

3 Показатель деятельности компании

3.1. При оценке деятельности компании учитываются задержания и несоответствия всех судов этой компании в течение того периода времени, когда она являлась для них компанией по управлению безопасностью. Компании подразделяются на имеющие «очень низкий, низкий, средний или высокий» показатели деятельности. Расчет производится постоянно на основе результатов текущего 36-месячного периода работы. Не существует нижнего предела для количества проверок, необходимых для квалификации компании, кроме тех случаев, когда компании, суда которой не подвергались проверкам в течение последних 36 месяцев, должен быть присвоен «средний» показатель деятельности.

3.2. Формула состоит из двух элементов: индекса несоответствий и индекса задержаний.

Индекс несоответствий

3.3. При подсчете несоответствий каждое из них, связанное с управлением безопасностью, оценивается в 5 баллов. Другие несоответствия оцениваются в 1 балл.

3.4. Индексом несоответствий является отношение общего количества баллов, полученных за все несоответствия на всех судах компании, к количеству проверок на всех судах компании в течение последних 36 месяцев.

3.5. Это отношение сравнивается со средним для всех судов, проинспектированных Токийским меморандумом за последние 3 календарных года, с целью определить, является ли индекс средним, выше среднего или ниже среднего, как указано далее:

Индекс несоответствий	**Баллы за несоответствия при одной проверке**
Выше среднего	> 1% выше среднего для Токийского меморандума
Средний	Среднее для Токийского меморандума +/– 1%
Ниже среднего	> 1% ниже среднего для Токийского меморандума

Индекс задержаний

3.6. Индексом задержаний является отношение количества всех задержаний судов компании к количеству проверок на всех судах компании в течение последних 36 месяцев.

3.7. Это отношение сравнивается со средним для всех судов, проинспектированных Токийским меморандумом за последние 3 календарных года, с целью определить, является ли индекс средним, выше среднего или ниже среднего, как указано далее:

Таблица 4

Индекс задержаний

Индекс задержаний	**Коэффициент задержаний**
Выше среднего	> 1 % выше среднего для Токийского меморандума
Средний	Средний для Токийского меморандума +/– 1 %
Ниже среднего	> 1 % ниже среднего для Токийского меморандума

Матрица показателя деятельности компании

3.8. Используя матрицу в приведенной ниже таблице, сочетание индексов несоответствий и задержаний определяет уровень деятельности компании.

Таблица 5

Матрица показателя деятельности компании

Индекс задержаний	**Индекс несоответствий**	**Показатель деятельности компании**
Выше среднего	Выше среднего	Очень низкий
Выше среднего	Средний	Низкий
Выше среднего	Ниже среднего	
Средний	Выше среднего	
Below average	Выше среднего	
Средний	Средний	Средний
Средний	Ниже среднего	
Ниже среднего	Средний	
Ниже среднего	Ниже среднего	Высокий

Меморандум о взаимопонимании

о контроле судов со стороны государства порта в регионе Черного моря

Морские власти

Республики Болгария;
Грузии;
Румынии;
Российской Федерации;
Турецкой Республики и
Украины,
именуемые ниже как «Власти»,

ПРИЗНАВАЯ необходимость повышения уровня безопасности на море и защиты морской среды, а также важность улучшения условий жизни и труда на судах;

ССЫЛАЯСЬ на План стратегических действий по восстановлению и защите Черного моря и, в частности, на пункт 38 Плана;

ОТМЕЧАЯ с высокой оценкой прогресс, достигнутый в этих областях, в частности, Международной морской организацией (ИМО) и Международной организацией труда (МОТ);

ОСОЗНАВАЯ, что основная ответственность за действенное применение норм, содержащихся в международных инструментах, лежит на властях государства, под чьим флагом разрешено плавание судна;

ПРИЗНАВАЯ тем не менее, что для предотвращения эксплуатации субстандартных судов необходимы эффективные действия со стороны государств порта;

ПРИЗНАВАЯ также необходимость избежать недобросовестной конкуренции между портами;

БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫМИ в необходимости, для достижения этих целей, учреждения усовершенствованной и согласованной системы контроля со стороны государства порта, укрепления сотрудничества и обмена информацией,

Достигли следующего взаимопонимания:

Раздел 1

Обязательства

1.1 Каждые из Властей применят на практике положения настоящего Меморандума и приложений к нему, составляющих неотъемлемую часть Меморандума, и предпримут все необходимые меры по ратификации инструментов, относящихся к целям данного Меморандума.

1.2 Каждые из Властей учредят и будут поддерживать действенную систему контроля судов государством порта с целью гарантировать, чтобы иностранные торговые суда, заходящие в порты их государства, отвечали нормам, содержащимся в применимых инструментах, указанных в разделе 2, без дискриминации в отношении флага.

1.3 Каждые из Властей при координации Комитета, учрежденного в соответствии с разделом 7.1, определят соответствующий ежегодный процент индивидуальных иностранных торговых судов, именуемых далее – суда, подлежащих инспектированию. Комитет будет осуществлять наблюдение за всей деятельностью по инспектированию судов и ее действенности в регионе. В качестве цели, подлежащей последующему рассмотрению, Комитет будет стремиться достичь ежегодного регионального инспектирования на уровне 75 % от общего количества заходов индивидуальных судов в регионе.

1.4 Каждые из Властей будут осуществлять консультации, взаимодействовать и обмениваться информацией с другими властями с целью реализации задач, стоящих перед Меморандумом.

Раздел 2

Применимые инструменты

2.1 Для целей Меморандума применимыми инструментами являются следующие, совместно с Протоколами и поправками к этим инструментам, вступившими в силу, а также с кодексами обязательного характера:

.1 Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. (МКГМ-66);
.2 Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974г.(СОЛАС-74);
.3 Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973г., измененная Протоколом 1978г. к ней (МАРПОЛ-73/78);
.4 Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДМНВ-78);
.5 Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72);
.6 Международная конвенция по обмеру судов 1969г. (КОС-69);
.7 Конвенция № 147 Международной организации труда о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. (МОТ-147).
.8 Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве (МОТ-2006);
.9 Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г.
.10 Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.

2.2 В отношении Конвенции № 147 Международной организации труда о минимальных нормах на торговых судах (МОТ-147) и МОТ-2006 каждые из Властей будут руководствоваться инструкциями в разделе 7 раздела С.1 Руководства по осуществлению контроля судов государством порта в регионе Черного моря, именуемого далее – Руководство**.**

2.3 Каждые из Властей используют те применимые инструменты, которые вступили в силу, и стороной которых является их государство. В случае принятия поправок к какому-либо применимому инструменту, каждая из Властей использует те поправки, которые вступили в силу, и которые приняло их государство. Измененный таким образом инструмент будет в этом случае расцениваться для этих Властей как применимый инструмент**.**

2.4 При инспектировании судна под флагом государства, не являющегося стороной конвенции или применимого инструмента с поправками в целях осуществления контроля судов государством порта, Власти, являющиеся стороной такой конвенции или такого применимого инструмента с поправками обеспечат, чтобы такому судну и его экипажу не предоставлялся режим более льготный, нежели режим, практикуемый в отношении судов под флагом государства, являющегося стороной этой конвенции или этого применимого инструмента.

2.5 В случае судов валовой вместимостью менее 500, Власти используют те требования применимых инструментов, которые являются пригодными к случаю, и в пределах, вне которых применимый инструмент не может быть использован, предпримут такие могущие оказаться необходимыми действия, которые обеспечат, что такие суда не представляют собой явного риска для безопасности, здоровья людей или окружающей среды, с учетом, в частности, раздела 3.2 Процедур контроля судов государством порта, содержащихся в разделе С.1 Руководства.

Раздел 3

Процедуры инспекций, устранение недостатков и задержание

3.1.1 При применении Меморандума на практике Власти будут осуществлять инспекции, состоящие из посещения судна с целью проверки действительности свидетельств и иных документов, имеющих отношение к целям Меморандума, состояния судна, его оборудования и экипажа, а также условий жизни и труда экипажа.

3.1.2 Власти должны обеспечить, чтобы инспектор государственного портового контроля (инспектор ГПК) проверил, как минимум, свидетельства и документы, указанные в разделе 2 Процедур контроля судов государством порта, содержащихся в разделе С.1 Руководства в применимых пределах, и убедился в удовлетворительности общего состояния судна, включая машинное отделение, жилые помещения, а также санитарно-гигиенические условия.

3.2.1 Во всех случаях, когда имеются явные основания полагать, что состояние судна либо его оборудования или экипажа существенным образом не отвечают требованиям какого-либо применимого инструмента, должна быть проведена более детальная инспекция, включающая также проверку соответствия судовым эксплуатационным требованиям.

3.2.2 Явные основания присутствуют тогда, когда инспектор ГПК обнаруживает свидетельство того, что, по его профессиональному мнению, требует проведения более детальной инспекции судна, его оборудования или экипажа. Власти будут рассматривать в качестве явных оснований, среди прочего**,** те, которые изложены в разделе 4 Процедур контроля судов государством порта, содержащихся в разделе С.1 Руководства.

3.2.3 Ничто в этих процедурах не должно рассматриваться как ограничивающее полномочия Властей в принятии ими мер в пределах их юрисдикции в отношении любого объекта, к которому имеет отношение применимый инструмент.

3.2.4 Для контроля судов должны также применяться применимые процедуры и руководства, указанные в Процедурах контроля судов государством порта, содержащихся в разделе С.1 Руководства.

3.3 При выборе судов для инспектирования Власти должны отдавать предпочтение судам, указанным в разделе 1 Процедур контроля судов государством порта, содержащихся в разделе С.1 Руководства.

3.4 Власти предпримут меры с целью избежать инспектирования судов, которые подверглись инспекции любыми из других Властей в течение предшествовавших шести месяцев, если эти суда не имеют явных оснований для проведения инспекции. Эта процедура неприменима к судам, перечисленным в п. 3.3, которые могут проходить инспектирование всякий раз, когда Власти сочтут это уместным. Шестимесячный интервал не препятствует проведению инспекций с такой частотой, какую Власти рассматривают необходимой.

3.5.1 Инспекции будут проводиться только лицами, надлежащим образом уполномоченными Властями для проведения инспекций судов государством порта и подотчетными этим Властям; инспекторы должны удовлетворять требованиям п. 3.5.3 и критериям квалификации, указанным в Приложении 1.

3.5.2 Инспектору ГПК может оказывать содействие лицо, обладающее требуемыми опытом и знаниями, в тех случаях, когда таких опыта и знаний не может быть предоставлено со стороны Властей.

3.5.3 Инспектор ГПК и лицо, оказывающее ему содействие, не должны иметь коммерческой заинтересованности ни в порту инспектирования, ни в инспектируемом судне; инспектор ГПК не должен также быть нанятым или выполнять работы от лица неправительственных организаций, выдающих конвенционные и классификационные свидетельства, либо выполняющих освидетельствования, необходимые для выдачи таких свидетельств на суда.

3.5.4 Каждый инспектор ГПК должен иметь личный документ в форме удостоверения, выданного его Властями, указывающий, что этот инспектор уполномочен осуществлять инспекции.

3.6.1 По завершении инспекции инспектор ГПК выдает капитану судна документ в форме, установленной в Руководстве, содержащий результаты инспекции и подробности любых действий, предпринятых инспектором ГПК, а также подробности корректирующих действий, которые надлежит предпринять капитану, владельцу или оператору.

3.6.2 Власти должны обеспечить, чтобы любые подтвержденные либо вскрытые в ходе инспекции несоответствия, были устранены.

3.6.3 В случае несоответствий, представляющих явную угрозу безопасности, здоровью людей или окружающей среде, Власти осуществят задержание судна или прекратят его эксплуатацию, в ходе которой были выявлены несоответствия. Распоряжение о задержании или прекращении эксплуатации судна не должны отменяться до тех пор, пока угроза не будет устранена, за исключением случая, когда это осуществляется на условиях, указанных в п. 3.8.1 ниже.

3.6.4 При вынесении своего профессионального решения о том, должно быть задержано судно или нет, инспектор ГПК должен руководствоваться критериями, приведенными в Процедурах контроля судов государством порта, содержащихся в разделе С.1 Руководства.

3.7 В случае задержания судна Власти известят об этом Администрацию[1] государства флага в письменном виде, включая направление им отчета об инспекции. Где применимо, должна быть проинформирована также организация, ответственная за выдачу свидетельств. Стороны также должны быть уведомлены в письменном виде о снятии задержания.

В случае задержания в связи с несоблюдением требований МОТ-2006, Власти, помимо извещения Администрации государства флага, должны незамедлительно известить соответствующие организации судовладельцев и моряков в порту государства, где проводилась инспекция.

3.8.1 Если несоответствия, указанные в п. 3.6.3, не могут быть устранены в порту инспектирования, Власти могут разрешить судну проследовать в другой порт или на ближайший судоремонтный завод (или, в случае несоответствий, вызвавших задержание согласно МОТ-2006, в порт, где должен быть осуществлен план действий по их устранению) на соответствующих условиях, установленных этими Властями, имея в виду то, что судно может проследовать как упомянуто выше, без риска для безопасности, здоровья людей или окружающей среды. В подобных обстоятельствах Власти уведомят компетентные Власти государства региона, где находятся следующий порт захода или судоремонтный завод, стороны, упомянутые в п. 3.7, и любые иные Власти, если это необходимо. Уведомление Властям должно включать окончательный отчет об инспекции, а также место и ожидаемое время прибытия. Дополнительное уведомление будет сделано средствами Информационной системы региона Черного моря. Власти, получившие такое уведомление, поставят в известность уведомившие власти о предпринятых действиях.

3.8.2 Власти предпримут меры для обеспечения того, что судам, указанным в п. 3.8.1, которые либо вышли в море, не выполнив условий, установленных Властями, задержавшими судно, либо не зашли в согласованный порт или на судоремонтный завод для производства ремонта, будет отказано в доступе в любой порт, находящийся в регионе данного Меморандума, до тех пор, пока владелец или оператор, а также государство флага, не представили доказательств, к удовлетворению Властей государства, где судно было установлено как субстандартное, того, что судно отвечает всем соответствующим требованиям применимого инструмента. В последнем случае, получившие такие доказательства Власти уведомят все другие Власти о соответствии требованиям.

3.8.3 В исключительных случаях «непреодолимой силы», доступ в какой-либо определенный порт может быть разрешен с целью минимизации риска для человеческой жизни или риска загрязнения.

3.9 Положения разделов 3.7 и 3.8 не наносят ущерба требованиям применимых инструментов или процедурам, установленным международными организациями, в части порядка уведомления и отчетности, относящимся к контролю судов государством порта.

3.10 При осуществлении контроля в соответствии с Меморандумом, Власти предпримут все возможные усилия с тем, чтобы избегать необоснованных задержаний судов или отсрочки их выхода. Ничто в Меморандуме не оказывает влияния на право, возникающее из положений применимых инструментов, на компенсацию убытков вследствие необоснованных задержания или отсрочки выхода судна.

3.11 В случае, если капитан, владелец или агент судна уведомляет Власти государства порта до захода судна в порт или немедленно после прибытия о любых повреждениях, поломке или несоответствии судна, его механизмов или оборудования, которые намечено отремонтировать или устранить до выхода судна из этого порта, задержание осуществляется лишь тогда, когда несоответствия, обуславливающие задержание, обнаруживаются после того, как капитан дал уведомление о готовности судна для инспектирования. Эта же процедура применяется тогда, когда Власти государства порта получают уведомление о том, что судну предстоит плановое освидетельствование в порту в части требований государства флага, требований конвенций или классификационного общества.

3.12 Владелец или оператор судна имеет право обжалования решения о задержании судна высшим административным Властям либо суду компетентной юрисдикции в соответствии с законодательством каждого из государств. Вместе с тем, любая апелляция не приостанавливает задержания судна.

3.13 Если инспекцией обнаруживаются несоответствия, приводящие к задержанию, все расходы, связанные с последующими инспекциями, должны быть понесены судовладельцем или оператором. Задержание не должно отменяться до тех пор, пока не произведена полная оплата либо получена достаточная гарантия оплаты расходов.

Раздел 4

Предоставление информации

4.1 Каждые из Властей будут направлять отчеты о своих инспекциях в соответствии с Меморандумом и сообщать их результаты в соответствии с процедурами, приведенными в Руководстве.

4.2 Власти будут направлять следующую информацию в Секретариат Меморандума, учрежденный согласно разделу 7:

a) количество должностных лиц, осуществляющих контроль судов государством порта, проводящие от их имени инспекции. Если инспекторы ГПК работают на основе частичной занятости, общее их количество должно быть приведено к цифре, отвечающей количеству полностью занятых инспекторов ГПК.

b) количество индивидуальных иностранных судов, которые входили в их порты в течение репрезентативного периода времени в один год до вступления в силу Меморандума.

Эта информация будет обновляться как минимум каждые три года.

4.3 Информационная система региона Черного моря (BSIS) учреждена в Российской Федерации для обмена информацией об инспекциях судов государством порта с целью:

.1 предоставления Властям сведений об инспекциях судов в других портах региона с целью оказания им содействия в выборе судов для инспектирования и осуществления контроля выбранных ими судов; и
.2 предоставления действенных средств обмена информацией о контроле судов государством порта в регионе.

Каждые из Властей будут направлять отчеты о выполненных ими инспекциях в соответствии с Меморандумом и их результаты в соответствии с процедурами, предписанными Руководством.

4.4 Информационная система региона Черного моря должна предоставлять средства для обмена информацией с другими региональными соглашениями.

Раздел 5

Нарушения эксплуатационного характера

Власти, по запросу других Властей, будут предпринимать меры по фиксированию доказательств предполагаемых нарушений требований эксплуатационного характера правила 10 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972г. и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973г., измененной Протоколом 1978г. к ней. В случае предполагаемых нарушений, связанных со сбросом вредных веществ, Власти, по требованию других Властей, посетят в порту суда, подозреваемые в таком нарушении, с целью получения информации и, где применимо, возьмут пробы любого из предполагаемых загрязняющих веществ. Процедуры расследований нарушений положений по сбросу приведены в разделе D.1.2 Руководства. В случаях, указанных в этом разделе, запрашивающие Власти должны заявить, что государство флага судна уже было извещено о предполагаемом нарушении.

1 См. MSC—MEPC.6/Circ.13 «Контактные адреса национальных центров, ответственных за безопасность на море, предотвращение загрязнения и борьбу с ним» (Приложения 1 и 2). Если контакт установить не удается, надлежит информировать ближайшее дипломатическое представительство.

Раздел 6

Обучающие программы и семинары

Власти предпримут меры по учреждению соответствующих программ обучения и проведению семинаров.

Раздел 7

Организация

7.1 Учреждается Комитет, состоящий из представителей каждой из Властей, являющихся сторонами Меморандума. Для участия в работе Комитета без права голоса приглашаются представители от Международной морской организации и Международной организации труда. Представителям любой иной организации или властям, которые Комитет может счесть уместными для случая, может быть предоставлен статус наблюдателя без права голоса.

7.2 Комитет будет собираться один раз в год и в любое иное время по своему усмотрению.

7.3 Комитет будет:

.1 исполнять конкретные задачи, порученные ему в соответствии с Меморандумом;
.2 способствовать всеми необходимыми средствами, включая проведение семинаров для инспекторов, гармонизации процедур и практики, относящихся к инспектированию, устранению недостатков, задержаниям и применению раздела 2.4;
.3 разрабатывать и пересматривать руководства по проведению инспекций в соответствии с Меморандумом;
.4 разрабатывать и пересматривать процедуры, включая процедуры, относящиеся к обмену информацией;
.5 пересматривать другие вопросы, имеющие отношение к функционированию и действенности Меморандума;
.6 всеми необходимыми средствами способствовать гармонизации функционирования и действенности Меморандума с функционированием и действенностью аналогичных соглашений других регионов;
.7 принимать бюджет и устанавливать размеры взносов каждой из сторон Меморандума в соответствии с принятой процедурой; и
.8 учреждать, если необходимо, рабочие группы.

7.4 Комитет будет принимать решения на основе большинства в две трети.

7.5 Учреждается Секретариат на основе следующих принципов:

.1 Секретариат является некоммерческой организацией, размещенной в Стамбуле, Турция;
.2 Секретариат полностью независим от каких-либо из морских администраций или организаций;
.3 Секретариат управляется Комитетом и подотчетен ему;
.4 Секретариат будет располагать банковским счетом, на который переводятся все виды оплаты и взносы;
.5 Секретариат будет осуществлять свою деятельность на основе установленного банковского счета в соответствии с бюджетом, определенным Комитетом.

7.6 Секретариат, действуя под руководством Комитета в соответствии с задачами, содержащимися в Приложении 2 и в пределах отведенных ему ресурсов, будет:

.1 подготавливать сессии, рассылать документы и оказывать содействие, необходимое для осуществления Комитетом своих функций;
.2 способствовать обмену информацией и подготавливать отчеты, необходимые для целей Меморандума;
.3 исполнять иные функции, необходимые для обеспечения действенного функционирования Меморандума.

Раздел 8

Финансовый механизм

8.1 Расходы на деятельность Секретариата и BSIS осуществляются: финансовыми взносами каждой из сторон Меморандума; при возможности, спонсорской и материальной помощью от стран-доноров или организаций-доноров.

8.2 Финансовые взносы сторон Меморандума для обеспечения деятельности Секретариата и BSIS устанавливаются в соответствии с решениями и процедурами, принятыми Комитетом.

Раздел 9

Поправки

9.1 Любые Власти, принявшие Меморандум, могут предложить поправки к Меморандуму.

9.2 В случае предложения поправок к разделам Меморандума будет применяться следующая процедура: предлагаемая поправка будет представлена через Секретариат для рассмотрения ее Комитетом; поправки будут одобрены большинством в две трети представителей Властей, присутствующих и голосующих в Комитете. Если поправка одобрена таким образом, она направляется Властям Секретариатом для принятия.

9.3 Поправки к разделу 2.1 одобряются большинством в две трети представителей Властей, присутствующих и голосующих в Комитете, являющихся сторонами новой конвенции, предложенной для включения в качестве применимого инструмента**.**

9.4 Поправка будет считаться принятой либо по окончании периода времени в шесть месяцев после ее одобрения представителями Властей в Комитете, либо по окончании любого иного срока, установленного единогласно представителями Властей в Комитете во время одобрения, если какими-либо Властями в ходе соответствующего периода времени Секретариату не будет сообщено возражение.

9.5 Поправка вступит в силу через 60 дней после ее принятия, либо по окончании любого иного периода, установленного единогласно представителями Властей в Комитете.

9.6 В случае предложения поправок к приложениям Меморандума будет применяться следующая процедура: предложенная поправка будет представлена через Секретариат для рассмотрения ее Властями; поправка будет считаться принятой по окончании периода времени в три месяца с даты, на которую она была сообщена Секретариатом, если какая-либо из Властей не потребует в письменном виде, что поправка должна быть рассмотрена Комитетом. В последнем случае будет применяться процедура, приведенная в п. 9.2; поправка вступит в силу через 60 дней после ее принятия, или по окончании любого иного срока, единогласно установленного Властями.

9.7 При внесении поправок в Руководство будет применяться следующая процедура:

.1 предлагаемая поправка к разделам, не содержащим фактическую информацию/данные, будет представлена через Секретариат или Секретариатом для рассмотрения ее Властями;
.2 поправка будет считаться принятой по окончании периода времени, установленного единогласно представителями Властей в Комитете во время ее одобрения; и
.3 поправка вступит в силу через 60 дней после ее принятия либо по окончании любого иного периода, установленного единогласно представителями Властей в Комитете во время ее одобрения.

Раздел 10

Административные положения

10.1 Меморандум не наносит ущерба правам и обязанностям, вытекающим из любого международного соглашения.

10.2 Меморандум остается открытым для подписания в штаб-квартире Секретариата, располагающейся в Стамбуле, Турция, с 7 апреля 2000 г. по 7 октября 2000 г. Власти, удовлетворяющие требованиям, содержащимся в Приложении 3, могут стать сторонами Меморандума посредством: подписания без каких-либо оговорок о принятии, либо подписания с условием о принятии с последующим принятием.

10.3 Принятие или присоединение будут осуществлены посредством направления Властями в Секретариат сообщения в письменном виде.

10.4 Настоящий Меморандум войдет в силу индивидуальным порядком для каждых из Властей на дату, надлежащим образом сообщенную в Секретариат. Меморандум будет считаться вступившим в силу на дату вступления его в силу для третьих по счету Властей.

10.5 Секретариат проинформирует Власти, подписавшие Меморандум, о любом факте подписания, получения письменного сообщения, либо о присоединении и дате, когда данное событие имело место.

10.6 Любые морские власти или организация, желающие участвовать в качестве наблюдателя, направят Комитету заявку в письменном виде, и будут приняты в качестве наблюдателя при условии единодушного согласия представителей Властей, присутствующих и голосующих на сессии Комитета.

10.7 Любые из Властей могут выйти из Меморандума, направив в Комитет уведомление в письменном виде за 60 дней.

Официальным и рабочим языком Меморандума является английский язык.

Подписано в Стамбуле седьмого апреля двухтысячного года, в одном подлинном экземпляре на английском языке.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ КРИТЕРИИ ДЛЯ ИНСПЕКТОРОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПОРТОВОГО КОНТРОЛЯ

1. Во исполнение положений раздела 3.5.1 Меморандума инспектор государственного портового контроля, должен обладать надлежащей квалификацией и быть уполномоченным Властями проводить инспекции судов государством порта.

2. Обладающий надлежащей квалификацией инспектор государственного портового контроля, должен иметь опыт работы минимум в один год в качестве сюрвейера государства флага, в чьи задачи входили освидетельствования и выдача свидетельств в соответствии с применимыми инструментами, и должен:

.1 иметь диплом капитана, дающий такому лицу право управления морским судном валовой вместимостью 3000 или более (см. ПДМНВ, правило II/2), либо

.2 иметь диплом старшего механика, дающий такому лицу право работать в этой должности на морском судне, мощность главной установки которого составляет 3000 кВт или более (см. ПДМНВ, правило III/2), либо

.3 пройти квалификационные экзамены на должность инженера-судостроителя, инженера-механика, либо инженера в морской отрасли, и работать в такой должности как минимум 5 лет, либо

.4 иметь равноценную квалификацию, как это установлено Администрацией.

Инспектора государственного портового контроля, упомянутые в пп. .1 и .2 выше, должны иметь опыт работы в море не менее 5 лет в качестве лиц из числа командного состава палубной или машинной команд.

3. Как альтернатива, инспектор государственного портового контроля, считается обладающим надлежащей квалификацией, если он:

.1 имеет соответствующее высшее образование или прошел равноценную подготовку, и

.2 прошел подготовку и получил квалификацию в учебном заведении для инспекторов по безопасности на судах, и

.3 работал по меньшей мере 2 года в качестве сюрвейера государства флага, в чьи задачи входили освидетельствования и выдача свидетельств в соответствии с применимыми инструментами.

4. должен быть способен общаться с моряками устно и в письменной форме на английском языке.

5. Обладающий надлежащей квалификацией инспектор государственного портового контроля, должен иметь надлежащие знания положений применимых инструментов и применимых процедур контроля судов государством порта.

6. Инспекторы государственного портового контроля, не отвечающие приведенным выше критериям, также могут быть приняты, если они были наняты Властями для осуществления контроля судов государством порта за три года до даты вступления в силу Меморандума для данных Властей.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ЗАДАЧИ ДЛЯ СЕКРЕТАРИАТА

На основе задач, определенных в разделе 7.6 Меморандума, ниже приводятся указания на виды деятельности, которые может осуществлять Секретариат. Перечисленные виды служат лишь в качестве примера. Решения по задачам Секретариата будут приниматься Комитетом, как указано в разделе 7.3 Меморандума:

.1 подготовка документов для сессий Комитета;

.2 представление любых рекомендаций Комитета министрам, ответственным за безопасность на море;

.3 рассылка документов членам Комитета, ИМО и МОТ и любым иным организациям или учреждениям, если сочтено необходимым;

.4 организация сессий Комитета;

.5 представление статистической информации о выявленных несоответствиях, а также анализ характера несоответствий;

.6 представление статистической информации об инспекциях, выполненных Властями;

.7 рассылка информации о разработках в области контроля судов государством порта в международных организациях, таких как ИМО, МОТ или любые иные организация или учреждения, если сочтено необходимым;

.8 внесение предложений административного характера, исходящих от Комитета, в части дальнейшего развития информационной системы;

.9 направление информации о Меморандуме другим заинтересованным властям, учреждениям и организациям;

.10 административные действия по запросам властей по присоединению к Меморандуму и принятие действий по официальным процедурам присоединения по указанию Комитета;

.11 внесение ежегодных предложений по бюджету для функционирования Секретариата;

.12 ежегодное представление отчетов о расходах за предыдущий год, включая предложения о выплатах или дополнительных выплатах;

.13 предоставление сведений по любым иным финансовым аспектам Меморандума.

Секретариат будет состоять из секретаря и заместителя секретаря, а также из дополнительного технического и административного персонала, как это будет сочтено необходимым Комитетом. Секретарем будет лицо, имеющее гражданство государства, где размещается Секретариат. Заместителем секретаря должно быть лицо, представляющее любое государство региона Черного моря. Как секретарь, так и заместитель секретаря должны назначаться Комитетом по предложениям представляющих их Властей. Дополнительный технический и административный персонал должны назначаться секретарем и быть представленным им Комитету.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

КАЧЕСТВЕННЫЕ КРИТЕРИИ ДЛЯ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К МЕМОРАНДУМУ ЧЕРНОГО МОРЯ

Морские Власти государства могут присоединиться в качестве полноправного члена при условии удовлетворения всем нижеследующим критериям:

.1 такие морские Власти должны явным образом выразить свое согласие с обязательствами, накладываемыми Меморандумом, с целью вклада в общие усилия по искоренению эксплуатации субстандартных судов;

.2 такие морские Власти должны предпринимать все необходимые меры по поощрению ратификации всех имеющих силу применимых инструментов. Контроль судов государством порта не должен применяться такими морскими Властями в отношении инструментов, еще не ратифицированных государством;

.3 такие морские Власти должны располагать достаточными ресурсами и возможностями, в плане логистики и по существу, для надлежащего исполнения международных морских норм в части безопасности на море, предотвращения загрязнения и обеспечения условий жизни и труда на судах, в отношении судов, имеющих право плавания под их флагом; эти ресурсы и возможности должны предусматривать наем на работу инспекторов, обладающих надлежащей квалификацией, действующих под ответственностью их Администрации, и должны быть продемонстрированы к удовлетворению Комитета, как указано в п. 7.1 Меморандума;

.4 такие морские Власти должны располагать достаточными ресурсами и возможностями, в плане логистики и по существу, для обеспечения полного соответствия всем положениям и видам деятельности, указанным в Меморандуме, с целью совершенствования исполнения своих обязательств, что должно предусматривать наем на работу инспекторов государственного портового контроля, обладающих надлежащей квалификацией, действующих под ответственностью их Администрации, и которые должны быть продемонстрированы к удовлетворению Комитета, как указано в п. 7.1 Меморандума;

.5 такие морские Власти должны установить связь с информационной системой, упомянутой в разделе 4.3 Меморандума, с даты вступления в силу своего членства;

.6 такие морские Власти должны подписать финансовое соглашение о выплате своей доли расходов на функционирование Меморандума, а также должны выплачивать свои взносы в бюджет, утвержденный Комитетом, как указано в п. 7.1 Меморандума, с даты начала своего членства.

Оценка соответствия указанным выше условиям должна быть единственно действительной в каждом отдельном случае, и не должна создавать прецедента для любых случаев в будущем ни для Властей, входящих в Меморандум, ни для потенциальных новых сторон.

КОДЕКС НАДЛЕЖАЩЕЙ ПРАКТИКИ ДЛЯ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ КОНТРОЛЬ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА, ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ИМИ ИНСПЕКЦИЙ В РАМКАХ МЕМОРАНДУМА О ВЗАИМОПОНИМАНИИ ПО КОНТРОЛЮ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ (BS MOU)

1 **Введение**

Настоящий документ дает руководство в отношении стандартов добросовестности, профессионализма и открытости, которые Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в регионе Черного моря (BS MOU) ожидает от всех инспекторов государственного портового контроля (инспектор ГПК), проводящих инспекции судов или лиц, имеющих к ним отношение.

2 **Цель**

BS MOU был введен в действие для создания согласованной системы инспекций судов с целью прекратить эксплуатацию субстандартных торговых судов под иностранным флагом, посещающих регион Черного моря. Инспекции судов государством порта проводятся на борту иностранных судов в портах BSMOU для обеспечения того, чтобы эти суда отвечали международным стандартам безопасности, охраны и защиты окружающей среды, и чтобы члены экипажей имели приемлемые условия жизни и труда на судне.

Целью настоящего Кодекса является содействовать инспектору ГПК в проведении своих инспекций на самом высоком профессиональном уровне. Инспекторы ГПК, являются центральными фигурами в достижении целей BS MOU. Они являются проводниками, которые осуществляют ежедневную связь BS MOU с судоходным миром. От них ожидают действий в рамках закона, постановлений правительственных органов и справедливого, открытого, беспристрастного и последовательного характера действий.

3 Основные принципы Кодекса

Кодекс надлежащей практики включает в себя три основных принципа, по которым оцениваются все действия инспектора ГПК: добросовестность, профессионализм и прозрачность. Они имеют следующие определения:

i) Добросовестность означает состояние моральной устойчивости, честности и свободы от коррупционных влияний или мотивов.

ii) Профессионализм означает применение принятых профессиональных стандартов поведения и технических знаний. Стандарты поведения для инспектора ГПК устанавливаются морскими властями и с общего одобрения представителей государства порта.

iii) Прозрачность подразумевает открытость и индивидуальную ответственность.

В Приложении 1 перечислены действия и поведение, которые ожидаются от инспектора ГПК при применении этих принципов.

Соблюдение профессиональных стандартов вызывает большее доверие к инспекторам ГПК и делает результаты их проверки более значимыми.

Ничто в Кодексе не должно освобождать инспекторов ГПК от соблюдения особых требований BS MOU и действующих национальных законов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

КОДЕКС НАДЛЕЖАЩЕЙ ПРАКТИКИ ДЛЯ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ КОНТРОЛЬ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

Действия и поведение ДЛОК

Инспекторы ГПК должны:

1 Применять профессиональные оценки при исполнении своих обязанностей.

Уважение

2 Помнить, что судно является домом и местом работы судового персонала, и не нарушать необоснованно его покой и личную жизнь.

3 Соблюдать любые бытовые правила на судне, такие как снятие грязной обуви или рабочей одежды.

4 При принятии решений не иметь предвзятого отношения в связи с расовой, половой, религиозной или национальной принадлежностью экипажа и относиться ко всему персоналу на борту с уважением.

5 Уважать власть капитана на судне или его заместителя.

6 Быть вежливыми, но при этом профессиональными и твердыми в своей позиции, как это требуется.

7 Никогда не допускать угроз, грубости или диктаторского тона и не употреблять выражения, которые могут оскорбить.

8 Рассчитывать на вежливое и уважительное отношения к себе.

Проведение инспекции

1 Соблюдать все требования судна и его администрации по охране труда и технике безопасности, например, ношение индивидуальной защитной одежды, и не предпринимать каких-либо действий или не побуждать к каким-либо действиям, которые могли бы поставить под угрозу безопасность инспектора ГПК или членов экипажа судна. Соблюдать все требования по охране судна и ждать ответственного лица для сопровождения при перемещении по судну.

2 Предъявлять свои удостоверения личности капитану или представителю судовладельца при начале инспекции.

3 Объяснять причину инспекции, однако, если инспекция вызвана рапортом или жалобой, они не должны раскрывать личность человека, подавшего жалобу.

4 Применять процедуры контроля судов государством порта и конвенционные требования последовательно и профессионально и при необходимости прагматически интерпретировать их.

5 Не вводить членов экипажа в заблуждение, например, просить их делать то, что противоречит требованиям конвенций.

6 Требовать от членов экипажа показа работы оборудования и оперативных действий, таких как учебные тревоги, и не проводить испытания самим.

7 При неуверенности в каком-то требовании или в своих заключениях, вместо принятия необоснованного решения обращаться за советом, например, консультироваться с коллегами, печатными изданиями, администрацией флага, признанной организацией.

8 При условии соблюдения безопасности согласовывать производственные необходимости порта и судна.

9 Ясно объяснить капитану результаты инспекции и требуемые меры по устранению несоответствий и убедиться, что отчет об инспекции четко понят.

10 Перед уходом с судна выдать капитану разборчивый и полный отчет об инспекции.

Разногласия

20 Обсуждать любые разногласия по проведению или по результатам инспекции спокойно и терпеливо.

21 Информировать капитана о действующем порядке подачи жалобы, если разногласия не могут быть разрешены в течение разумно необходимого периода времени.

22 Информировать капитана о процедуре обжалования согласно BS MOU, а также о национальном праве обжалования в случае задержания судна.

Беспристрастность

23 Быть независимыми и не иметь какого-либо коммерческого интереса в организациях их портов и на инспектируемых ими судах или в обслуживающих компаниях в их портах. Например, инспекторы ГПК не должны время от времени работать в компаниях, которые эксплуатируют суда в их портах, или инспекторы ГПК не должны иметь своего интереса в ремонтных компаниях их порта.

24 Быть свободными в принятии решений, основанных на результатах их инспекций, а не на каких-либо коммерческих соображениях порта.

25 Всегда следовать указаниям своих администраций в отношении принятия подарков и знаков внимания, например, питания на судне.

26 Жестко отклонять любые попытки дачи взятки и докладывать о таких случаях морским властям.

27 Не злоупотреблять своими полномочиями с целью получения вознаграждения, финансового или иного; и

Совершенствование знаний

28 Регулярно совершенствовать свои технические знания.

Парижский меморандум

о взаимопонимании по контролю судов государством порта

Морские власти

Бельгии
Болгарии[1]
Канады [2]
Хорватии[3]
Кипра[4]
Дании
Эстонии[5]
Финляндии
Франции
Германии (Федеративная Республика)
Греции
Исландии[6]
Ирландии
Италии
Латвии[7]
Литвы[8]
Мальты[9]
Нидерландов
Норвегии
Польши[10]
Португалии
Румынии[11]
Российской Федерации[12]
Швеции
Словении[13]
Великобритании и Северной Ирландии
Испании
именуемые в дальнейшем «Власти»

ОСНОВЫВАЯСЬ на Заключительной декларации, принятой 2 декабря 1980 г. Региональной Европейской конференцией по безопасности на море, в которой подчеркивается необходимость повышения безопасности на море и защиты морской среды, а также важность улучшения условий обитания и труда на судне:

ОТМЕЧАЯ И ВЫСОКО ОЦЕНИВАЯ прогресс, достигнутый в этих областях Международной морской организацией (ИМО) и Международной организацией труда (МОТ);

ОТМЕЧАЯ также вклад Европейского экономического сообщества в достижение вышеупомянутых целей;

СОЗНАВАЯ, что основная ответственность за действенное применение содержащихся в международных договорах норм лежит на властях государств, под флагом которого судно имеет право на плавание;

ПРИЗНАВАЯ тем не менее, что в целях пресечения эксплуатации судов, не соответствующих требованиям международных конвенций, понадобятся эффективные действия со стороны государств порта;

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость избежания вмешательства в конкуренцию между портами;

БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫМИ в необходимости, в этих целях, в более совершенной и гармонизированной системе контроля государствами порта и в развитии сотрудничества и обмена информацией,

пришли к следующему соглашению:

Раздел 1

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

1.1. Каждые из Властей должны привести в действие положения настоящего Меморандума и приложений к нему.

1.2. Каждые из Властей должны поддерживать эффективную систему контроля государством порта с целью обеспечения, без какой-либо дискриминации в отношении флага, того, чтобы иностранные торговые суда, заходящие в любой порт их государства или стоящие на якоре возле порта, соответствовали стандартам, установленным применимыми инструментами, перечисленными в разделе 2.

1.3. Каждые из Властей должны проводить проверку на каждом иностранном торговом судне, получившем Приоритет I, которое зашло в один из их портов или стоит на рейде, соблюдая региональные обязательства и допустимые отклонения в их исполнении, как указано в Приложении 11. Каждые из Властей должны проводить такое общее количество проверок иностранных торговых судов, получивших Приоритет I и Приоритет II, которое, по меньшей мере, соответствует их ежегодным обязательствам по инспектированию, установленным в соответствии с Приложением 11. Власти должны воздержаться от периодических проверок судов с Приоритетом II, чтобы выполнить свои ежегодные обязательства, когда эти проверки не требуются.

1.4. Для достижения целей Меморандума каждые из Властей должны консультироваться, сотрудничать и обмениваться информацией с другими аналогичными Властями.

1.5. Каждые из Властей или же, в зависимости от конкретных условий, иной орган, должны установить порядок, в соответствии с которым лоцманские службы, включая те, которые заняты в обслуживании судов, направляющихся в порт или находящихся в транзите на территории их государства, и портовые власти должны немедленно ставить в известность об этом Власти государства порта или прибрежного государства, в зависимости от ситуации, когда они в ходе своей обычной деятельности узнают, что на каком-либо судне имеются очевидные нарушения, которые могут поставить под угрозу его безопасность или нанести вред окружающей среде.

1.6. При выполнении своих обязательств Власти должны проводить проверки такого типа, какой указан в Приложении 9.

1.7. Ничто в Меморандуме не должно быть истолковано, как ограничивающее правомочия Властей в принятии мер, в пределах их юрисдикции, при любом случае, к которому относятся применимые инструменты.

Раздел 2

ПРИМЕНИМЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

2.1 Для целей настоящего Меморандума «применимыми инструментами» являются:

.1 Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. (КГМ-66);

.2 Протокол 1988 г. к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (Протокол 1988 г. к КГМ-66);

.3 Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74);

.4 Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Протокол 1978 г. к СОЛАС-74);

.5 Протокол 1988 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Протокол 1988 г. к СОЛАС-74);

.6 Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколами 1978г. и 1997г. к этой конвенции (МАРПОЛ-73/78);

.7 Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДМНВ-78);

.8 Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72);

.9 Международная конвенция по обмеру судов 1969 г. (КОС-69);

.10 Конвенция № 147 Международной организации труда о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. (МОТ-147);

.11 Протокол 1996 г. к Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. (Конвенция МОТ № 147) (МОТ-147);

.12 Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве (MLC-2006);

.13 Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (КГО-69).

.14 Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (КГО ПРОТ 1992);

.15 Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001. (AFS-2001);

.16 Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.

.17 Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков (BWM).

2.2 В отношении конвенций МОТ в разделе 2.1, каждые из Властей применяет порядок, указанный в Приложении 2.

---

[1] Морские власти Болгарии присоединились к Меморандуму 10 мая 2007 г; для морских властей Болгарии Меморандум вступил в силу 1 июля 2007 г.

[2] Морские власти Канады присоединились к Меморандуму 3 мая 1994 г. для Морских властей Канады Меморандум вступил в силу 3 мая 1994 г.

[3] Морские власти Хорватии присоединились к Меморандуму 8 ноября 1996 г.; для Морских властей Хорватии Меморандум вступил в силу 1 января 1997 г.

[4] Морские власти Кипра присоединились к Меморандуму 12 мая 2006 г.; для Морских властей Кипра Меморандум вступил в силу 1 июля 2006 г.

[5] Морские власти Эстонии присоединились к Меморандуму 12 мая 2005 г.; для Морских властей Кипра Меморандум вступил в силу 1 июля 2005 г.

[6] Морские власти Исландии присоединились к Меморандуму 11 мая 2000 г.; для Морских властей Исландии Меморандум вступил в силу 1 июля 2000 г.

[7] Морские власти Исландии присоединились к Меморандуму 11 мая 2000 г.; для Морских властей Исландии Меморандум вступил в силу 1 июля 2000 г.

[8] Морские власти Литвы присоединились к Меморандуму 12 мая 2006 г.; для морских властей Литвы Меморандум вступил в силу 1 июля 2006 г.

[9] Морские власти Мальты присоединились к Меморандуму 12 мая 2006 г.; для морских властей Мальты Меморандум вступил в силу 1 июля 2006 г.

[10] Морские власти Польши присоединились к Меморандуму 27 ноября 1991 г.; для Морских властей Польши Меморандум вступил в силу 1 января 1992 г.

[11] Морские власти Румынии присоединились к Меморандуму 10 мая 2007 г; для морских властей Румынии Меморандум вступил в силу 1 июля 2007 г.

[12] Морские власти Российской Федерации присоединились к Меморандуму 10 ноября 1995 г.; для Морских властей Российской Федерации Меморандум вступил в силу 1 января 1996 г.

[13] Морские власти Словении присоединились к Меморандуму 15 мая 2003 г.; для морских властей Словении Меморандум вступил в силу 22 июля 2003 г.

2.3 Каждые из Властей должны применять те применимые инструменты, которые вступили в силу, и стороной которых является их государство. В случае поправок к соответствующему инструменту каждые из Властей должны применять те поправки, которые вступили в силу и приняты их государством. Инструмент с такими поправками должен считаться для конкретных Властей «применимым инструментом».

2.4 При применении соответствующего инструмента Власти должны обеспечить, чтобы суда стран, не являющихся стороной такого инструмента, не оказывались в льготных условиях, и должны применять порядок, изложенный в Приложении 1. Для судов с размерениями ниже конвенционных, Власти должны применять порядок, изложенный в Приложении 1.

Раздел 3

ОТЧЕТНОСТЬ, ПРОФИЛЬ РИСКА СУДНА, ВЫБОР СУДОВ, ИНСПЕКТИРОВАНИЕ И ЗАДЕРЖАНИЕ СУДОВ

3.1 Каждое судно должно выполнять требования по отчетности согласно Приложению 12.

3.2 Каждое судно в информационной системе получит свой профиль риска согласно Приложению 7, который определит приоритет судна для проверки, интервал времени между его проверками и объем проверки. При выборе судов для проведения проверки Власти определят их приоритет по схеме выбора судов, указанной в Приложении 8.

3.3 Инспектирование должно осуществляться лицами надлежащей квалификации и подготовки[14] уполномоченными для этой цели соответствующими Властями и действующими под их ответственность, с учетом, в частности, изложенного в Приложении 6 (инспектор ГПК). Если Властями не может быть обеспечена требуемая профессиональная компетентность, инспектору ГПК этих Властей может быть оказано содействие со стороны какого-либо лица с требуемой компетентностью. Инспектор ГПК и оказывающие содействие им лица не должны иметь никакого коммерческого интереса ни в порту инспектирования, ни на инспектируемых судах; инспекторы ГПК также не могут быть наняты на работу негосударственными организациями, выдающими обязательные и классификационные свидетельства или осуществляющими освидетельствования судов, связанные с выдачей таких свидетельств, либо выполнять работу от имени таких организаций. Каждый инспектор ГПК должен иметь удостоверение личности, выданное Властями в соответствии с национальным законодательством и подтверждающее, что данное лицо имеет право на инспектирование.

3.4 Каждые из Властей должны добиваться устранения всех обнаруженных несоответствий. При условии, что были приложены все усилия для устранения всех несоответствий на месте кроме тех, которые представляют явную угрозу безопасности, здоровью людей или окружающей среде, судну может быть разрешено проследовать в порт, где могут быть устранены любые остающиеся несоответствия. В случае наличия несоответствий, которые представляют явную угрозу безопасности, здоровью людей или окружающей среде, Власти должны, исключая указанные в п. 3.8 случаи, добиться того, чтобы эта угроза была устранена прежде, чем судну будет разрешено выйти в море. Для этой цели должны приниматься соответствующие меры, вплоть до задержания или официального запрета на дальнейшую эксплуатацию судна по причине установленных несоответствий, которые вместе или по отдельности делают дальнейшую эксплуатацию судна опасной. При вынесении решения о том, какие меры следует принять, инспектор ГПК должен руководствоваться Инструкцией Комитета по контролю судов государством порта.

3.5 Если недостатки дают основание для задержания, но при этом являются результатом случайного повреждения, которое судно получило по пути в порт или при грузовых операциях, то судно не должно быть подвергнуто задержанию, при условии, что:

.1 были приняты во внимание требования, содержащиеся в правиле I/11(c) СОЛАС относительно извещения Администрации государства флага, назначенного инспектора или признанной организации, ответственных за выдачу соответствующего свидетельства;

.2 до захода в порт или немедленно после получения повреждения капитан или судовладелец представил органам контроля в этом порту подробные сведения об обстоятельствах происшествия и полученных повреждениях, а также об уведомлении в соответствии с требованиями Администрации государства флага;

.3 на борту судна предпринимаются надлежащие и убедительные для Властей меры по устранению повреждения; и

.4 Власти, получив извещение о завершении действий по исправлению повреждения, удостоверились в том, что информация о несоответствиях, представлявших собой очевидную угрозу безопасности, здоровью людей или окружающей среде, была им предоставлена.

3.6 В исключительных случаях, когда в результате более тщательной проверки окажется неудовлетворительным общее состояние судна и его оборудования, также принимая во внимание экипаж и условия его труда и быта, Власти могут приостановить проверку. Проверка может быть приостановлена до тех пор, пока ответственные стороны не предпримут необходимых мер для обеспечения соответствия судна требованиям применимых инструментов. Перед приостановкой проверки Власти должны зарегистрировать несоответствия, дающие основания для задержания, из числа указанных в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта. В уведомлении ответственных сторон о задержании должно быть указано, что инспектирование приостановлено до того момента, пока проводящие его Власти не будут оповещены о том, что судно приведено в соответствие со всеми относящимися к нему требованиями.

3.7 В случае задержания Власти без промедления уведомляют об этом Администрацию государства флага[15] в письменном виде и прилагают отчет о проверке. При необходимости также уведомляется признанная организация, выдавшая соответствующие свидетельства от имени Администрации государства флага. Упомянутые стороны также должны быть уведомлены в письменном виде об окончании задержания.

В случае задержания в связи с несоответствием требованиям MLC-2006, Власти также без промедления уведомляют соответствующие организации судовладельцев и моряков государства порта, в котором была проведена проверка.

3.8 Если несоответствия, которые вызвали задержание, как указано в п. 3.4, не могут быть устранены в порту проверки, то Власти могут разрешить судну проследовать на ближайшую доступную судоремонтную верфь в соответствии с Инструкцией Комитета по контролю судов государством порта.

В случае, когда решение об отправке судна на судоремонтную верфь связано с тем, что не удовлетворяются требования резолюции ИМО A.1049(27) в отношении либо судовой документации, либо повреждений и несоответствий конструкции корпуса судна, то Власти могут потребовать проведения в порту задержания необходимых замеров толщины металла, как указано в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта, до того, как разрешить судну выход из порта.

Если судно задержано из-за того, что оно не оснащено работоспособной системой регистрации данных о рейсе, в то время как ее наличие на этом судне обязательно, и это несоответствие не может быть устранено без затруднений в порту задержания, то власти могут разрешить судну проследовать на подходящую судоремонтную верфь или в порт, ближайший к порту задержания, где несоответствие будет устранено без затруднений, или же потребовать, чтобы несоответствие было устранено в течение не более чем 30 суток.

3.9 Положения пп. 3.7 и 3.8 не ставят под сомнение требования применимых инструментов или относящийся к контролю государством порта порядок уведомления и представления отчетов, установленный международными организациями.

3.10 Власти должны обеспечить, чтобы по окончании проверки капитану судна был предоставлен отчет о проверке, содержащий сведения о результатах проверки, включая ссылки на применимые инструменты, и детальное указание всех мер, которые необходимо принять.

3.11 В том случае, если при упомянутом в разделе 1.3 инспектировании подтверждаются или вскрываются несоответствия требованиям применимых инструментов, дающие основания для задержания судна, все затраты, связанные с такими проверками, проведенными в течение обычного финансового отчетного периода, должны компенсироваться судовладельцем, оператором или его представителем в государстве порта.

Все затраты, связанные с проверками, проводимыми Властями в соответствии с предусмотренным в разделе 4, должны предъявляться для оплаты владельцу или оператору судна.

Задержание судна должно продолжаться до тех пор, пока не будет произведена полная оплата расходов или не будет предоставлена достаточная гарантия их возмещения согласно национальному законодательству.

3.12 Владелец или оператор судна или его представитель в государстве порта имеют право обжаловать решение о задержании или запрете на заходы, принятое Властями данного государства. Факт подачи апелляции не ведет к приостановке задержания или запрета на заходы. Власти должны надлежащим образом поставить в известность капитана судна о праве на обжалование.

3.13 При осуществлении контроля в рамках настоящего Меморандума Власти должны предпринимать все возможные усилия, чтобы избегать необоснованного задержания судна или отсрочки его отхода. Ничто в Меморандуме не должно пониматься в ущерб правам, предоставляемым положениями применимых инструментов в отношении компенсации за необоснованные задержание судна или отсрочку его отхода. Во всех случаях выдвижения обвинений в необоснованном задержании судна или отсрочке его отхода, представление доказательств является задачей владельца или оператора судна.

[14] Речь идет об инспекторе государственного портового контроля (инспектор ГПК), см. резолюцию ИМО A.787(19) «Процедуры контроля судов государством порта»

[15] См. циркуляры MSC/Circ.781 и MEPC.6/Circ.2 «Контактные адреса национальных центров, ответственных за безопасность на море и предотвращение загрязнения» (приложения 1 и 2). Если нет действующего контактного адреса, то следует проинформировать ближайшего дипломатического представителя.

Раздел 4

ЗАПРЕТ НА ЗАХОДЫ

4.1 Отказ в заходе судам вследствие неоднократных задержаний:

.1 Каждой из Властей рекомендовано давать отказ в заходе иностранному торговому судну в их порты или на рейдовые стоянки, если оно:

- несет флаг государства, находящегося в сером списке, опубликованном в ежегодном отчете Меморандума, и было задержано или получило предписание о прекращении эксплуатации, согласно системе обязательных освидетельствований, для безопасной работы паромов типа ро-ро и высокоскоростных пассажирских судов, эксплуатируемых на регулярной основе, более чем дважды в течение предшествующих 24 месяцев в порту или на рейдовой стоянке в пределах региона Меморандума; или

- несет флаг государства, находящегося в черном списке, опубликованном в ежегодном отчете Меморандума, и было задержано или получило предписание о прекращении эксплуатации, согласно системе обязательных освидетельствований, для безопасной работы паромов типа ро-ро и высокоскоростных пассажирских судов, эксплуатируемых на регулярной основе, более чем дважды в течение предшествующих 36 месяцев в порту или на рейдовой стоянке в пределах региона Меморандума.

.2 Отказ в заходе судна вследствие неоднократных задержаний становится применимым, как только судно покидает порт или место рейдовой стоянки.

.3 Отказ в заходе судна должен быть снят по истечении трех месяцев с даты выдачи предписания, и если требования Инструкции Комитета по контролю судов государством порта были выполнены.

Если судно получило второй отказ в заходе, период времени до снятия запрета должен составлять 12 месяцев.

.4 Любое следующее задержание судна в порту или на рейдовой стоянке должно привести к отказу в заходе этого судна в любой порт или на рейдовую стоянку. Этот третий отказ в заходе может быть снят по истечении 24 месяцев с даты выдачи предписания и только при условии, что:

— судно несет флаг государства, которое по количеству задержаний своих судов не попало в черный или серый список,

— конвенционные и классификационные свидетельства судна были выданы организацией или организациями, признанными одним или более государством-членом Парижского меморандума, как указано в Приложении 7,

— судном руководит компания с высокими показателями своей деятельности,

— требования, указанные в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта, были выполнены.

Любое судно, не отвечающее указанным выше требованиям по истечении 24 месяцев с даты выдачи предписания, должно получить бессрочный отказ в заходе в любой порт или на рейдовую стоянку.

.5 Любое следующее задержание судна в порту или на рейдовой стоянке после третьего отказа в заходе должно привести к тому, что судно получит бессрочный отказ в заходе в любой порт или на рейдовую стоянку.

.6 Перед запрещением захода судна Власти могут потребовать переговоров с администрацией этого судна.

4.2 Отказ в заходе судна вследствие других случаев

.1 иностранные суда, указанные в разделах 3.4 и 3.8, которые вышли в море не выполнив условия, поставленные Властями в порту проверки; или

.2 иностранные суда, указанные в разделе 3.8, которые не выполнили установленные требования применимых инструментов в связи с тем, что не зашли на предписанную судоремонтную верфь.

4.3 Для соответствия указанному в пп. 4.1 и 4.2 каждая из Властей должна принять меры, чтобы соблюдался порядок, установленный в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта.

4.4 Несмотря на положения пп. 4.1 и 4.2, заход в конкретный порт может быть разрешен соответствующей Властью государства этого порта при форс-мажорных обстоятельствах или по имеющим важное значение соображениям безопасности или, чтобы уменьшить или свести к минимуму риск загрязнения при условии, что судовладельцем, оператором судна или его капитаном были приняты необходимые меры для обеспечения безопасного захода в порт.

Раздел 5

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

5.1 Каждые из Властей должны сообщать о проведенных ими в рамках требований Меморандума проверках и их результатах в соответствии с порядком, изложенным в Приложении 3.

5.2 Секретариат от имени государств-членов Парижского меморандума о взаимопонимании должен принимать необходимые меры для обеспечения того, чтобы информация, указанная в Приложении 4, публиковалась с указанными там интервалами времени и соответствовала политике доступа к данным, одобренной Комитетом. Информация, поступившая в соответствии с п. 5.1, может предоставляться Властям для оказания им содействия в распространении, в форме печатных публикаций или в электронной форме, сведений, упомянутых в Приложении 4, а также в иных целях, определяемых решениями Комитета, упомянутых в разделе 6.

5.3 Секретариат, упомянутый в разделе 7.4, может способствовать распространению сведений в какой-либо печатной или электронной форме, в которой они извлекаются из системы, упомянутой в Приложении 3.

5.4 Если сведения о проверках или задержаниях содержат информацию о частных лицах, то Власти принимают меры к защите тайны сведений о них, в соответствии с применимыми законами и правилами. Такая защита не должна, однако, препятствовать оглашению компаний, чьи суда подверглись проверке, а также фрахтователей этих судов.

Раздел 6

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ НАРУШЕНИЯ

Власти должны, по требованию Властей другого государства, постараться получить свидетельства предполагаемых нарушений требований правила 10 МППСС-72 и МАРПОЛ в части, касающейся эксплуатационных вопросов. В случае предполагаемых нарушений порядка сброса вредных веществ, Власти, по просьбе других Властей, должны посетить в порту судно, подозреваемое в таком нарушении, с целью получения информации и, при необходимости, для взятия образца предполагаемого загрязняющего вещества. Порядок расследования нарушений положений о сбросе изложен в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта.

Раздел 7

ОРГАНИЗАЦИЯ

7.1 Учреждается Комитет, включающий по одному представителю от каждой из Властей и от Комиссии Европейских Сообществ. Для участия в работе Комитета и в любых иных совещаниях приглашаются, с совещательным голосом, по одному представителю от каждой из международных правительственных организаций, от наблюдателей и ассоциированных членов.

7.2 Комитет должен созываться один раз в году и в любое другое время по его решению.

7.3 Комитет должен:

.1 выполнять конкретные задачи, возложенные на него положениями Меморандума;

.2 способствовать всеми необходимыми средствами, включая проведение семинаров для инспекторов ГПК, согласованности порядка и практики проведения проверок, устранения несоответствий, задержания судов, ввода запрета на заходы и применения п. 2.4;

.3 разрабатывать и пересматривать руководства и порядок проведения проверок, осуществляемых в рамках Меморандума;

.4 совершенствовать и пересматривать порядок обмена информацией;

.5 следить за состоянием других вопросов, имеющих отношение к функционированию и действенности Меморандума, и вносить необходимые коррективы;

.6 выбирать председателя и вице-председателя Комитета по контролю судов государством порта из представителей Властей;

.7 учреждать Консультативный совет Меморандума о взаимопонимании для оказания содействия Комитету по контролю судов государством порта по сосредоточению внимания на ключевых вопросах, и в частности руководить Секретариатом Меморандума в периоды между заседаниями Комитета по контролю судов государством порта;

.8 разрабатывать и утверждать Инструкции Комитета по контролю судов государством порта.

7.4 Должен быть учрежден секретариат с местом размещения в Гааге, предоставляемый Министерством инфраструктуры и охраны окружающей среды Нидерландов.

7.5 Секретариат, действуя под руководством Комитета и в пределах отпущенных ему средств, должен:

.1 подготавливать совещания, рассылать документы и предоставлять необходимую помощь Комитету в выполнении им его функций;

.2 содействовать обмену информацией, следовать порядку, предписываемому Приложениями 3 и 4, и по мере необходимости подготавливать отчеты для работы Меморандума;

.3 выполнять такую другую работу, которая может понадобиться для эффективного функционирования Меморандума.

Раздел 8

ПОПРАВКИ

8.1 Любые из Властей могут предложить поправки в Меморандум.

8.2 Порядок внесения поправок в разделы Меморандума должен быть следующим:

.1 предлагаемая поправка должна представляться через секретариат для ее рассмотрения Комитетом;

.2 поправка должна быть одобрена большинством в две трети присутствующих и голосующих представителей Властей в Комитете. Поправка, если она одобряется таким образом, рассылается секретариатом всем Властям для принятия;

.3 поправка будет сочтена принятой по истечении шести месяцев после даты ее одобрения на совещании Комитета представителями Властей, либо по истечении иного периода времени, установленного единогласно Комитетом во время ее одобрения представителями Властей, если в течение соответствующего периода какие-либо из Властей не направят секретариату свое возражение против нее;

.4 поправка вступает в силу через 60 дней после даты ее принятия или по истечении иного периода времени, установленного единогласно представителями Властей в Комитете.

8.3 Порядок внесения поправок в Приложения к Меморандуму следующий:

.1 для рассмотрения предлагаемой поправки Властями, она представляется им через секретариат;

.2 поправка будет сочтена принятой по истечении трех месяцев после даты ее рассылки секретариатом, если какие-либо из Властей не потребуют в письменном виде, чтобы поправка была рассмотрена Комитетом. В последнем случае применяется процедура, указанная в п.8.2;

.3 поправка вступает в силу через 60 дней после даты ее принятия или истечения иного периода времени, установленного единогласно Властями.

Раздел 9

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1 Настоящий Меморандум не ставит под сомнение права и обязанности, вытекающие из любого международного соглашения или соответствующего национального законодательства.

9.2 С согласия всех властей — участников данного Меморандума, к нему могут присоединиться морские власти любого прибрежного государства Европы и бассейна северной Атлантики, от Северной Америки до Европы, отвечающего критериям, указанным в Приложении 5.

9.3 По вступлении в силу, настоящий Меморандум заменяет собою «Меморандум о взаимопонимании между отдельными морскими Властями по поддержанию стандартов торгового мореплавания», подписанный в Гааге 2 марта 1978 г.

9.4 Настоящий Меморандум вступает в силу 1 июля 1982 г.

9.5 Тексты настоящего Меморандума на английском и французском языках являются равно достоверными.

Тексты на английском и французском языках подписаны в Париже 26 января одна тысяча девятьсот восемьдесят второго года.

Приложение 1

Суда стран, не являющихся Сторонами, и суда, по своим размерам не подпадающие под требования конвенций

1 Суда стран, не являющихся Сторонами

Суда, имеющие право плавания под флагом государства, не являющегося Стороной какого-либо применимого инструмента и, таким образом, не имеющие свидетельств, представляющих собой первичное доказательство удовлетворительных условий на борту, или же члены экипажей которых не имеют действительных свидетельств согласно ПДМНВ, заходящие в порт государства-члена Парижского меморандума, которое является Стороной этого применимого инструмента, подвергаются более тщательному либо, при необходимости, расширенному инспектированию. При осуществлении такого инспектирования инспектор ГПК, должен придерживаться тех же процедур, какие предусмотрены для судов, по отношению к которым этот применимый инструмент действует.

В том случае, если судно или экипаж имеют альтернативные формы свидетельств, то инспектор ГПК, проводя инспектирование, может принять во внимание форму и содержание таких документов. Состояние судна и его оборудования, свидетельства экипажа и требования государства флага по минимальному безопасному укомплектованию судна личным составом должны быть совместимы с требованиями положений применимых инструментов; в противном случае к судну должны быть применены такие ограничения, которые необходимы для обеспечения сравнимого с требуемым уровня безопасности и защиты морской среды.

2 Суда, по своим размерам не подпадающие под требования конвенций

2.1 В той степени, в которой тот или иной инструмент не применим к судну, имеющему размеры менее конвенционных, задачей инспектора ГПК является оценка того, отвечает ли судно в приемлемой степени требованиям к безопасности, охране здоровья и защите окружающей среды. Делая такого рода оценку, инспектор ГПК должен надлежащим образом принять во внимание такие факторы, как продолжительность и характер предполагаемого рейса или эксплуатации судна, размер и тип судна, имеющееся оборудование и характер груза.

2.2 При выполнении своих функций инспектор ГПК должен опираться на свидетельства и иные документы, выданные Администрацией государства флага или по ее поручению.

С учетом содержания таких свидетельств и документов, а также общего впечатления о судне, инспектор ГПК должен применить свои способности к профессиональному суждению при принятии решения, необходимо ли дальнейшее инспектирование судна и если да, то в каких направлениях. Продолжая инспектирование, инспектор ГПК должен в необходимой степени уделить внимание перечисленному в пункте 3 настоящего Приложения. Этот перечень не является исчерпывающим, а имеет целью дать примеры объектов инспектирования.

3 Вопросы общей важности

3.1 Вопросы, относящиеся к условиям назначения грузовой марки:

.1 брызгонепроницаемость (или водонепроницаемость, в зависимости от конкретного случая) открытых палуб;

.2 люки и устройства их закрытия;

.3 брызгонепроницаемые закрытия отверстий в надстройках;

.4 устройства для удаления воды;

.5 бортовые сливные отверстия;

.6 вентиляторы и воздушные трубы;

.7 информация об остойчивости.

3.2 Прочие вопросы, имеющие отношение к охране человеческой жизни на море:

.1 спасательные средства;

.2 средства борьбы с пожаром;

.3 общее состояние конструкций (корпус, палуба, крышки люков и т.п.)

.4 главные механические и электрические установки;

.5 навигационное оборудование, включая радиооборудование.

3.3 Вопросы, относящиеся к предотвращению загрязнения с судов:

.1 средства регулирования сброса нефти и нефтесодержащих смесей, например, оборудование для сепарации или очистки нефтесодержащих вод, или иные эквивалентные средства (танк(-и) для хранения нефти, нефтесодержащих смесей, остатков нефти);

.2 средства для удаления нефти, нефтесодержащих смесей, остатков нефти;

.3 наличие нефти и масла в льялах машинного отделения;

.4 средства сбора, хранения и удаления мусора.

3.4 В случае выявления недостатков, представляющих угрозу безопасности, здоровью или окружающей среде, инспектор ГПК должен предпринять такие меры, которые могут включать, при необходимости, задержание, с учетом факторов, упомянутых в п. 2.1 настоящего Приложения, чтобы гарантировать устранение недостатка или же, если судну разрешено проследовать в другой порт, гарантировать что оно не представляет собой очевидной угрозы безопасности, здоровью или окружающей среде.

Приложение 2

Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве (MLC-2006) или Конвенция №147 Международной организации труда о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. (МОТ-147) и Протокол 1996 г. к Конвенции МОТ-147, если применимы[16]

1 Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве (MLC-2006), если применима.

1.1 Проверка дипломов рассмотрена в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта. При осуществлении контроля выполнения MLC-2006, решение о необходимости проведения более тщательной проверки должно приниматься инспектором ГПК исходя из «явных оснований», перечисленных в Приложении 9, и на основе своего профессионального суждения. Все жалобы, за исключением явно необоснованных, в отношении условий на борту судна должны тщательным образом рассматриваться с принятием последующих необходимых действий. Инспектор ГПК также должен применять свое профессиональное суждение при принятии решения о том, представляют ли условия на судне угрозу безопасности или здоровью экипажа и требуется ли принятие мер к улучшению условий, и может, при необходимости, задержать судно до тех пор, пока такие меры не будут приняты. Порядок информирования о задержаниях приведен в Приложении 4.

Осуществление процедур контроля судов государством порта, которые относятся непосредственно к MLC-2006, изложено в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта.

2 Конвенция №147 Международной организации труда о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. (МОТ-147) и Протокол 1996 г. к Конвенции МОТ-147, если применимы

2.1 Проверками, проводимыми на судах по Конвенции МОТ-147 и Протоколу 1996 г. к ней, охватывается выполнение требований:

.1 Конвенции о минимально допустимом возрасте, 1973 г. (№ 138); или

Конвенции (морской) о минимально допустимом возрасте (пересмотренной), 1936 г. (№ 58); или Конвенции (морской) о минимально допустимом возрасте, 1920 г. (№ 7);

.2 Конвенции о Медицинском освидетельствовании (моряков), 1946 г. (№ 73);

.3 Конвенции о предотвращении несчастных случаев (с моряками), 1970 г. (№ 134) (Статьи 4 и 7);

.4 Конвенции о помещениях для экипажа (пересмотренной), 1949 г. (№ 92);

.5 Конвенции о снабжении и питании (судовых экипажей), 1946 г. (№ 68) (Статья 5);

.6 Конвенции о помещениях для экипажа (дополнительные положения), 1970 г. (№ 133);

.7 Конвенции о рабочем времени моряков и укомплектовании судов экипажами, 1996 г. (№ 180);

.8 Конвенции о дипломах командного состава, 1936 г. (№ 53) (Статьи 3 и 4).

Проверка дипломов рассмотрена в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта. При осуществлении контроля выполнения перечисленных выше в пп .1 и .7 конвенций, решение о необходимости проведения более тщательной проверки должно приниматься инспектором ГПК исходя из «явных оснований», перечисленных в Приложении 9, и на основе своего профессионального суждения. Все жалобы в отношении условий на борту судна должны тщательным образом рассматриваться с принятием последующих необходимых действий. Инспектор ГПК также должен применять свое профессиональное суждение при принятии решения о том, представляют ли условия на судне угрозу безопасности или здоровью экипажа и требуется ли принятие мер к улучшению условий, и может, при необходимости, задержать судно до тех пор, пока такие меры не будут приняты. Порядок информирования о задержаниях приведен в Приложении 4.

2.2 Конвенциями, имеющими отношение к делу в рамках положений п. 2.3 настоящего Приложения являются:

.1 Конвенция о статьях соглашения для моряков, 1926 г. (№ 22);

.2 Конвенция о репатриации моряков, 1926г. (№ 23);

.3 Конвенция об ответственности судовладельцев (заболевания и несчастные случаи с моряками), 1936 г. (№ 55); или

Конвенция (морская) о страховании от болезни, 1936г. (№ 56); или

Конвенция о медицинском обслуживании и выплатам по болезни, 1969г. (№ 130);

.4 Конвенция о свободе объединения и защите права на организацию, 1948г. (№ 87);

.5 Конвенция о праве на объединение в профсоюзы и на ведение коллективных переговоров, 1949 г. (№ 98);

.6 Конвенция о национальных удостоверениях личности моряков, 1958 г. (№ 108);

.7 Конвенция о представителях трудящихся, 1971 г. (№ 135);

.8 Конвенция о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков, 1987 г. (№ 164);

.9 Конвенция (пересмотренная) о репатриации моряков, 1987 г. (№ 166).

2.3 В случае, если инспектор ГПК получает заявление, извещение или жалобу в отношении несоблюдения требований конвенций, перечисленных в п. 2.2 настоящего Приложения, то Власти государства порта должны сообщить об этом, по возможности с доказательствами, Администрации государства флага для принятия дальнейших мер, с копией в МОТ.

2.4 Те части публикации МОТ «Инспектирование условий труда на борту судна: Руководство по порядку проведения», в которых рассматриваются следующие вопросы:

.1 порядок контроля судов под национальным флагом;

.2 профессиональное обучение;

.3 дипломы командного состава (определяются Конвенцией ПДМНВ-78));

.4 рабочее время и укомплектование личным составом (определяются Конвенциями МОТ-180 и ПДМНВ-78);

рассматриваются не как применимые положения для инспектирования судов, а только как информация для инспектора ГПК.

Приложение 3

Информационная система по вопросам инспектирования

3.1 Для содействия Властям в отборе иностранных судов для инспектирования в портах этих Властей, необходима откорректированная на текущий день информация о любом конкретном судне под иностранным флагом, о его характеристиках, портах захода и проверках, проведенных на нем в портах региона Меморандума.

3.2 Содержание информационной системы осуществляется управляющей организацией в соответствии с соглашением, одобренным Комитетом. Это соглашение содержит подробное описание стандартизированных процедур, информационного обмена, передачи данных, всей информации в системе и других вопросов, имеющих к ней отношение.

3.3 Информационная система включает в себя следующие функциональные возможности:

— Учет данных об инспектировании судов государством порта и о заходах судов в порты государств-членов Меморандума;

— Предоставление данных о профиле риска судна и приоритете проверки;

— Определение обязательств по инспектированию для каждого государства-члена Меморандума;

— Предоставление данных для составления белого списка, а также серого и черного списков государств флага и для таблицы оценки деятельности признанных организаций;

— Оценка деятельности компаний;

— Определение в зонах риска пунктов для проверки при каждом инспектировании;

— Обеспечение передачи (входных и выходных) данных об инспектировании судов государством порта и о заходах судов государству-члену Меморандума и данных, полученных от него;

3.4 В целях обеспечения работы системы Власти представляют в информационную систему, предпочтительно посредством компьютеризированной передачи данных, информацию о судах, проинспектированных в портах их государства. Внесение информации в файлы инспекций должно, предпочтительно, осуществляться путем прямого компьютеризированного ввода на ежедневной основе.

3.5 В целях быстрого обмена информацией, информационная система включает в себя средства связи, которые позволяют осуществлять прямой компьютеризированный обмен сообщениями между отдельными Властями.

3.6 Информация, упомянутая выше в пп. 3.4 и 3.5, представляется в стандартизированной форме и в соответствии со стандартизированными процедурами, указанными в руководстве для пользователей информационной системы, разработанном организацией, осуществляющей содержание Информационной системы, и принятом Комитетом.

3.7 При работе с информацией организация, осуществляющая содержание информационной системы, не вносит исправлений в какие бы то ни было сведения, поступающие от Властей, за исключением предусмотренного стандартизированными процедурами обеспечения правильности применения кодов, присваиваемых данным о принятых действиях. В остальном организация, осуществляющая содержание информационной системы, вносит исправления в данные только по конкретному письменному запросу Властей, являющихся источником этих данных.

3.8 Руководитель информационной системы таким образом организует обработку информации, упомянутой выше в пункте 3.4, чтобы обеспечить беспрепятственный доступ к результатам инспектирования, как в целях получения сведений справочного характера, так и в целях их приведения на уровень современности, в соответствии с процедурами, установленными в представленном руководителем информационной системы руководстве для ее пользователей, принятом Комитетом.

[16] См. «Конвенции и рекомендации об условиях труда моряков»; МОТ, Женева, 1998

3.9 Информация, имеющая административное назначение, как, например, статистические данные, предоставляется Секретариатом в соответствии с указаниями Комитета. Она основывается на данных из информационной системы.

3.10 Информационная система, указанная в предыдущих пунктах, должна действовать в течение всего периода действия Меморандума. Информационная система должна контролироваться и постоянно совершенствоваться.

3.11 С согласия Морских властей страны, руководитель информационной системы, как должно быть решено Комитетом, направляет Международной морской организации от имени этих Властей информационные данные в соответствии с правилом I/19 СОЛАС, Статьей 11 МАРПОЛ, Статьей 21 Конвенции о Грузовой Марке 1966 г. и Статьей X ПДМНВ-78.

3.12 С согласия Морских властей страны, руководитель информационной системы, как должно быть решено Комитетом, направляет Международной организации труда от имени этих Властей информационные данные в соответствии со стандартом А.5.2.1 или со Статьей 4 Конвенции МОТ-147, если применимо.

3.13 С согласия Комитета, секретариат может заключать соглашения по обмену информацией с другими организациями. После заключения соглашения и анализа технической осуществимости, руководитель информационной системы от имени Парижского меморандума о взаимопонимании осуществляет обмен информацией с другими организациями.

Приложение 4

Опубликование сведений о задержаниях и результатах проверок
(см. раздел 5.2 Меморандума)

1 Информация о судах общедоступна на сайте Парижского меморандума о взаимопонимании.

2 Сведения о задержанных судах включают следующее и должны публиковаться, по крайней мере, ежемесячно:

a) название судна;
b) опознавательный номер ИМО;
c) тип судна;
d) валовая вместимость;
e) год постройки, определяемый на основании даты, указанной в свидетельствах о безопасности судна;
f) наименование и адрес компании, к которой относится судно;
g) в случае судов, перевозящих жидкие грузы наливом или твердые навалочные грузы, наименование и адрес фрахтователя, нанявшего данное судно, и тип фрахта;
h) государство флага судна;
i) классификационное общество или классификационные общества, выдавшие судну классификационные свидетельства, если они есть, включая дату выдачи и дату окончания срока действия;
j) признанная организация или признанные организации и (или) любая иная сторона, от имени Администрации государства флага выдавшая судну свидетельства, как это предусмотрено применимыми к судну конвенциями, а также указание того, какие свидетельства выданы, включая дату выдачи и дату окончания срока действия;
k) порт и дата проведения последней промежуточной и ежегодной проверки свидетельств, указанных выше в пунктах i) и j), и наименование организации, выполнившей освидетельствование;
l) дата, страна, порт задержания;
m) количество задержаний в течение 36 предшествующих месяцев;
n) дата окончания задержания;
o) продолжительность задержания, в сутках;
p) причина задержания, ясным и точным языком;
q) указание, если применимо, признанной организации, выполнившей освидетельствование, если сами несоответствия или в сочетании с чем-либо, приведшие к задержанию, относятся к компетенции этой организации;
r) описание мер, принятых в отношении судна, которому было разрешено следовать на ближайшую подходящую судоремонтную верфь;
s) если судну были запрещены заходы во все порты или рейдовые стоянки в регионе Парижского меморандума о взаимопонимании, указание, ясным и точным языком, причин для принятия такой меры.

3 Сведения о подвергнутых проверке судах включают следующее:

a) название судна;
b) опознавательный номер ИМО;
c) тип судна;
d) валовая вместимость;
e) год постройки, определяемый на основании даты, указанной в свидетельствах о безопасности судна;
f) наименование компании, к которой относится судно;
g) в случае судов, перевозящих жидкие грузы наливом или твердые навалочные грузы, наименование и адрес фрахтователя, нанявшего данное судно, и тип фрахта;
h) государство флага судна;
i) классификационное общество или классификационные общества, выдавшие судну классификационные свидетельства, если они есть, включая дату выдачи и дату окончания срока действия;
j) признанная организация или признанные организации и (или) любая иная сторона, от имени Администрации государства флага выдавшая судну свидетельства, как это предусмотрено применимыми к судну конвенциями, а также указание того, какие свидетельства выданы, включая дату выдачи и дату окончания срока действия;
k) порт и дата проведения последней промежуточной и ежегодной проверки свидетельств, указанных выше в пунктах i) и j), и наименование Властей или организации, выполнивших освидетельствование;
l) дата, страна, порт проверки.

Приложение 5

Качественные критерии для присоединения к Меморандуму

Морские власти государства, отвечающего географическим критериям, указанным в п. 9.2 Меморандума, могут присоединиться в качестве полноправного члена, при условии соблюдения всех следующих качественных критериев:

1 такие Морские власти должны явным образом заявить о своей готовности выполнять обязательства, предусматриваемые Меморандумом, с целью внесения вклада в общие усилия по исключению эксплуатации судов, не соответствовавших требованиям;

2 такие Морские власти должны ратифицировать все действующие применимые инструменты до того, как состоится присоединение к Меморандуму;

3 такие Морские власти должны быть способны продемонстрировать упомянутому в п. 7.1 Меморандума Комитету, что они обладают достаточными возможностями, как в материально-технической части, так и по существу, для гарантирования должного соответствия международным морским стандартам в области безопасности на море, предотвращения загрязнения и обеспечения условий проживания и работы на судах, имеющих право плавания под флагом данного государства, что должно включать прием на работу соответствующим образом подготовленных инспекторов, действующих в области ответственности Администрации;

4 такие Морские власти должны быть способны продемонстрировать упомянутому в п. 7.1 Меморандума Комитету, что они обладают достаточными возможностями, как в материально-технической части, так и по существу, для того, чтобы полностью соответствовать требованиям всех положений и видов деятельности, указанных в Меморандуме, с целью реализации его обязательств, что должно включать прием на работу соответствующим образом подготовленных должностных лиц, осуществляющих контроль государством порта, действующих в области ответственности Администрации;

5 Морские власти государства, появившегося хотя бы один раз в течение трех лет, непосредственно предшествующий подаче заявления на полноправное членство, в публикуемом в ежегодном отчете списке государств, процент задержаний чьих судов превысил средний процент задержаний, не могут быть приняты в качестве полноправного члена Меморандума;

6 такие Морские власти должны установить, с даты своего членства, постоянную связь с информационной системой, указанной в Приложении 3;

7 такие Морские власти должны подписать финансовое соглашение об участии в текущих расходах Меморандума и, начиная с даты наступления членства, выплачивать свои взносы в бюджет, утвержденный упомянутым в п. 7.1 Меморандума Комитетом.

Оценка соответствия указанным выше условиям действительна только для каждого конкретного случая и не должна рассматриваться в качестве прецедента для будущего ни Властями, являющимися сторонами Меморандума, ни потенциальными новыми участниками.

Приложение 6

Минимальные критерии для инспекторов ГПК

1 Следуя положениям п. 3.3 Меморандума, инспектор ГПК должен быть соответствующим образом подготовлен, обучен и уполномочен Властями выполнять инспектирование в рамках контроля судов государством порта, не нарушая положений национальных законодательств.

2 Инспекторы ГПК должны обладать надлежащими теоретическими знаниями и практическим опытом в вопросах устройства судов и их эксплуатации. Они должны быть способны обеспечивать выполнение требований конвенций и соответствующих процедур контроля государством порта. Эти знания и умение обеспечить выполнение требований должны приобретаться посредством документально подтвержденных программ обучения.

3 Инспектор ГПК, как минимум, должен иметь одно из следующих:

a) надлежащую подготовку в морском или мореходном учреждении и соответствующий опыт работы на судах в качестве дипломированного лица командного состава, имеющего или имевшего действующий диплом согласно ПДМНВ, Правило II/2 или III/2, без ограничения в отношении района плавания, мощности двигательной установки или тоннажа судна; или

b) получить признанное Властями образование инженера-судостроителя, инженера-механика либо инженера в морской области, и проработать в этом качестве не менее пяти лет; или

c) соответствующее образование в высшем учебном заведении или равноценное образование и пройти надлежащие обучение и подготовку для лица командного состава, ответственного за безопасность на судне.

4 Инспекторы ГПК должны:

— проработать минимум один год в качестве инспектора государства флага, занимаясь освидетельствованиями и выдачей свидетельств в соответствии с конвенциями или участвуя в контроле за деятельности признанных организаций, которым были предоставлены полномочия по проверке конвенционных требований; или

— достичь соответствующего уровня компетентности после минимум одногодичного обучения в этой области, участвуя в инспектировании судов в рамках контроля государством порта под руководством опытных инспекторов ГПК.

5 Инспектор ГПК, упомянутый в п. 3а), должен приобрести морской опыт, имея не менее чем пятилетний стаж работы, включая периоды работы в качестве лица командного состава палубной или машинной команды соответственно, либо в качестве инспектора государства флага, либо ассистента инспектора ГПК, или должен иметь другой подобный опыт. Такой опыт должен включать период работы в море не менее двух лет в качестве лица командного состава палубной или машинной команды.

6 Инспектор ГПК должен быть способным общаться с моряками устно и письменно на наиболее распространенном в морской отрасли языке.

7 Если в государстве-члене Меморандума проверки мер обеспечения охраны проводятся инспектором ГПК, они должны иметь соответствующую квалификацию, что должно включать в себя теоретические знания и практический опыт в вопросах охраны на море. Это обычно включает в себя:

a) четкое понимание охраны на море, и как она применяется в инспектируемых эксплуатационных процессах;
b) хорошее практическое знание охранных технологий и методов;
c) знание инспекционных принципов, процедур и методов;
d) практическое знание инспектируемых эксплуатационных процессов.

8 Инспекторы ГПК проходят обучение и оценку своей компетентности в соответствии с согласованной системой, принятой Комитетом. Власти должны обеспечить, чтобы каждый их инспектор ГПК проходил обучение и оценку перед тем, как ему будет разрешено проводить проверки, и в дальнейшем периодически проходил их в соответствии с согласованной системой.

9 При выполнении своих обязанностей инспектор ГПК должен руководствоваться положениями «Кодекса практики для инспекторов государственного портового контроля в рамках Парижского меморандума о взаимопонимании».

Приложение 7

Профиль риска судна

1 Все суда в информационной системе причисляются к судам высокого, стандартного или малого риска на основе характеризующих судно параметров и прошлых показателей.

2 В таблице 1 указаны критерии каждого параметра для каждого профиля риска судна.

3 Каждый критерий имеет оценочное значение, которое отражает относительное влияние каждого параметра на совокупный риск судна.

4 Судами высокого риска (СВР) являются суда, которые отвечают критерию суммарного количества штрафных баллов 5 или более.

5 Судами малого риска (СМР) являются суда, которые отвечают всем критериям параметров малого риска, и которые прошли по меньшей мере одну проверку за предшествующие 36 месяцев.

6 Судами стандартного риска (ССР) являются суда, которые не относятся ни к категории СВР, ни к категории СМР.

7 Профиль риска судна постоянно перерасчитывается, принимая во внимание изменения в наиболее меняющихся параметрах, таких, как возраст судна, показатели за предыдущие 36 месяцев и деятельность компании. Перерасчет также проводится после каждой проверки, и, если происходят изменения в соответствующих таблицах показателей деятельности государства флага и признанных организаций.

Таблица 1

Профиль риска судна

				Профиль			
				Суда высокого риска (СВР)		Суда стандартного риска (ССР)	Суда малого риска (СМР)
Характеризующие параметры				Критерии	Штрафные баллы	Критерии	Критерии
1	Тип судна			Танкер-химовоз Газовоз Нефтяной танкер Навалочное судно Пассажирское судно	2	Ни судно высокого риска, ни судно малого риска	Все типы
2	Возраст судна[17]			Все типы > 12 лет	1		Все возрасты
3a	Государство флага	Черный, серый, белый списки[18]		Черный — ОВР, ВР, С до ВР	2		Белый
				Черный — СР	1		
3b		Проверка ИМО[19]		—	—		Да
4a	Признанная организация	Показатель[20] деятельности	В	—	—		Высокий
			С	—	—		—
			Н	низкий	1		—
			ОН	очень низкий			—
4b		Организации, признанные одним или более государством Парижского меморандума		—	—		Да
5	Компания	Показатель[21] деятельности	В		—		Высокий
			С		—		
			Н	низкий	2		
			ОН	очень низкий			

Прошлые показатели				Ни судно высокого риска, ни судно малого риска	
Количество несоответствий, зафиксированные при каждой проверке за предшествующие 36 месяцев	Несоответствия	Неприменимо	—		< 5 (и, по меньшей мере, одна проверка проведена за предшествующие 36 месяцев)
Количество задержаний за предшествующие 36 месяцев	Задержания	> 2 задержаний	1		Нет задержаний

Параметры для определения профиля риска судна

Тип судна

8 Наименование типов судов — согласно списку, принятому Комитетом Парижского меморандума.

Возраст судна

9 Возраст судна определяется датой закладки киля в формате дд/мм/гггг в информационной системе. Судно достигает возраста более 12 лет: дд/мм/гггг + 12. Если по данным информационной системы известен только год закладки киля, то судно достигает возраста более 12 лет: 31/12/гггг + 12.

Черный, серый и белый списки

10 Черный, серый, белый списки показателей деятельности государства флага формируются ежегодно с учетом результатов проверок и задержаний за предшествующие три календарных года и принимаются Комитетом Парижского меморандума.

Проверка ИМО

11 Для того, чтобы отвечать критериям, государствам флага рекомендуется направлять в Секретариат Парижского меморандума письменное подтверждение, что окончательный доклад о проверке, включая в соответствующих случаях план по исправлению ситуации, был составлен в соответствии со «Структурой и процедурами системы добровольной проверки государств-членов ИМО» (Резолюция ИМО А.1067(28)).[17]

12 Секретариат Парижского меморандума обновляет на общедоступном сайте Меморандума актуальный список государств флага, которые соответствуют критериям для судов малого риска.

Показатель деятельности признанной организации

13 Оценка деятельности всех признанных организаций создается ежегодно с учетом результатов проверок и задержаний за предшествующие три календарных года и утверждается Комитетом Парижского меморандума.

14 Для соответствия критериям, признанным Парижским меморандумом, организация должна быть признана одним или более государством-членом Парижского меморандума. Список признанных организаций имеется в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта.

Показатель деятельности компании

15 При оценке деятельности компании учитываются задержания и несоответствия всех судов этой компании в течение того периода времени, когда она являлась для них компанией по управлению безопасностью. Компании подразделяются на имеющие «очень низкий, низкий, средний или высокий» показатели деятельности. Расчет производится постоянно на основе результатов текущего 36-месячного периода работы. Не существует нижнего предела для количества проверок, необходимых для квалификации компании, кроме тех случаев, когда компании, суда которой не подвергались проверкам в течение последних 36 месяцев, должен быть присвоен «средний» показатель деятельности.

16 Формула состоит из двух элементов, индекса несоответствий и индекса задержаний.

Индекс несоответствий

17 При подсчете несоответствий каждое из них, связанное с управлением безопасностью, оценивается в 5 баллов. Другие несоответствия оцениваются в 1 балл.

18 Индексом несоответствий является отношение общего количества баллов, полученных за все несоответствия на всех судах компании, к количеству проверок на всех судах компании в течение последних 36 месяцев.

19 Это отношение сравнивается со средним для всех судов, проинспектированных Парижским меморандумом за последние 3 календарных года, с целью определить, является ли индекс средним, выше среднего или ниже среднего, как указано далее:

Индекс несоответствий	Баллы за несоответствия при одной проверке
выше среднего	> 2 выше среднего для Парижского меморандума
средний	среднее для Парижского меморандума ±2 %
ниже среднего	> 2 ниже среднего для Парижского меморандума

Индекс задержаний

20 Индексом задержаний является отношение количества всех задержаний судов компании к количеству проверок на всех судах компании в течение последних 36 месяцев.

21 Это отношение сравнивается со средним для всех судов, проинспектированных Парижским меморандумом за последние 3 календарных года, с целью определить, является ли индекс средним, выше среднего или ниже среднего, как указано далее:

Индекс задержаний	Коэффициент задержаний
выше среднего	> 2 выше среднего для Парижского меморандума
средний	среднее для Парижского меморандума ±2 %
ниже среднего	> 2 ниже среднего для Парижского меморандума

22 Если какому-либо судну компании в течение последних 36 месяцев был дан отказ в заходе в порт (запрет), индекс задержаний для этой компании будет автоматически «выше среднего» независимо от всех других результатов проверок.

Матрица показателя деятельности компании

23 Используя матрицу в приведенной ниже таблице 2, сочетание индексов несоответствий и задержаний определяет уровень деятельности компании.

Таблица 2

Матрица показателя деятельности компании

Индекс задержаний	Индекс несоответствий	Показатель деятельности компании
Выше среднего	Выше среднего	Очень низкий
Выше среднего	Средний	Низкий
Выше среднего	Ниже среднего	
Средний	Выше среднего	
Ниже среднего	Выше среднего	
Средний	Средний	Средний
Средний	Ниже среднего	
Ниже среднего	Средний	
Ниже среднего	Ниже среднего	Высокий

[17] В соответствии с п.9 настоящего Приложения
[18] Согласно формуле в ежегодном отчете
[19] В соответствии с п.11 настоящего Приложения
[20] Согласно формуле в ежегодном отчете
[21] В соответствии с п.15 настоящего Положения
[22] Государства флага, которые ранее направили письменное подтверждение, что окончательный доклад о проверке был составлен в соответствии со «Структурой и процедурами системы добровольной проверки государств-членов ИМО (Резолюция ИМО А.974(24)) должны будут и далее отвечать критериям для судов малого риска.

Приложение 8

Схема инспектирования и выбора судов для проверки

1 На основании профиля риска судна по схеме инспектирования и выбора судов для проверки определяются объем, частота и приоритет проверок.

2 Периодические проверки проводятся через интервалы времени, определяемые профилем риска судна.

3 Исключительный или неожиданный факторы могут вызвать проверку в промежутке между периодическими проверками. Такая проверка называется дополнительной.

4 Суда подлежат периодическим проверкам через следующие интервалы времени:

СВР — через 5—6 месяцев после последней проверки в регионе Парижского меморандума.

ССР — через 10—12 месяцев после последней проверки в регионе Парижского меморандума.

СМР — через 24—36 месяцев после последней проверки в регионе Парижского меморандума.

5 Периодические и дополнительные проверки учитываются одинаково. Поэтому после дополнительной проверки возобновляется отсчет времени до следующей периодической проверки.

6 Схема выбора судов для проверки разделяется на два приоритета:

Приоритет I: суда должны быть подвергнуты проверке или из-за окончания интервала времени для проверки, или из-за наличия исключительного фактора.

Приоритет II: суда могут быть подвергнуты проверке, потому что находятся в пределах интервала времени для проверки, или в том случае, когда государство порта считает, что проверка вызвана наличием неожиданного фактора.

7 Если периодическая проверка судна, получившего Приоритет II, не проведена, у судна остается Приоритет II до окончания интервала времени для проверки, после чего судно получает Приоритет I.

8 При наличии неожиданного фактора необходимость проведения дополнительной проверки остается на усмотрение Властей. Если такая проверка судна, получившего Приоритет II, не проведена, у судна остается Приоритет II в случае захода в другой порт Меморандума, если Власти посчитают, что какая-либо относящаяся к делу информация, полученная ими, не требует дальнейшего рассмотрения.

9 Приоритет и уровень выбора для каждого судна указывается в информационной системе.

10 Категория и тип проверки определяется матрицей в указанной ниже таблице 3:

Таблица 3

Схема выбора проверок

Приоритет	Уровень	Категория проверки
I Судно должно быть проверено	Исключительный фактор	Дополнительная
	СВР не проверялось за последних 6 месяцев	Периодическая
	ССР не проверялось за последних 12 месяцев	Периодическая
	Судно не проверялось за последних 36 месяцев	Периодическая
II Судно может быть проверено	СВР не проверялось за последних 5 месяцев	Периодическая
	Судно с неожиданными факторами	Дополнительная
	ССР не проверялось за последних 10 месяцев	Периодическая
	СМР не проверялось за последних 24 месяца	Периодическая

Исключительный и неожиданный факторы

Исключительные факторы

11 Перечисленные ниже исключительные факторы считаются достаточно серьезными основаниями для проведения дополнительной проверки судов, получивших Приоритет I:

— Суда, о которых сообщено другим государством-членом Меморандума, исключая неожиданные факторы,

— Суда, которые стали участником столкновения, сели на мель или имели касание о грунт по пути в порт,

— Суда, которым предъявлено обвинение в предполагаемом нарушении положений по порядку сброса вредных веществ или стоков,

— Суда, которые совершали беспорядочное или опасное маневрирование, не соблюдая правила плавания на принятых ИМО путях движения судов или нормы безопасного судовождения;

— Суда, которые были временно отстранены или выведены из своего класса по соображениям безопасности в результате последней проверки государством порта,

— Суда, которые не могут быть идентифицированы в базе данных.

Неожиданные факторы

12 Неожиданные факторы могут указывать на серьезную угрозу безопасности судна и экипажа или окружающей среде, но необходимость проведения дополнительной проверки определяется профессиональной оценкой Властей. Эти факторы включают:

— Суда, о которых сообщено лоцманами или соответствующими властями, включая информацию о судовождении, полученную от систем управления движением судов,

— Суда, которые не выполняли обязательства по отчетности,

— Суда, о которых сообщено о наличии у них исключительных несоответствий (кроме имеющих код 16 (в течение четырнадцати дней) и код 17 (перед отходом)),

— ранее задержанные суда (3 месяца после задержания),

— Суда, в отношении которых поступило сообщение или жалоба капитана, члена экипажа или любого лица или организации, законно заинтересованных в обеспечении безопасной эксплуатации судна, условий проживания и работы на его борту или в предотвращении загрязнения, если только заинтересованное государство-член не сочтет это сообщение или жалобу явно необоснованными,

— Суда, которые управлялись таким образом, что это создавало угрозу безопасности,

— Суда, о которых сообщено наличие у них на борту проблем с грузом, особенно с ядовитым или опасным грузом,

— Суда, в отношении которых получена достоверная информация о том, что их параметры риска отличаются от зарегистрированных, и, вследствие этого, возрос уровень риска,

— суда, имеющие свидетельства, выданные бывшей признанной организацией Парижского меморандума, признание которой было аннулировано после последнего инспектирования в регионе Парижского меморандума.

13 О судах с неожиданными факторами, которые не были проинспектированы, может быть сообщено в информационную систему, и они остаются в статусе подлежащих проверке в следующих портах, имея Приоритет II.

14 Положения Меморандума применимы к судну, подпадающему под требования системы обязательных освидетельствований для безопасной работы паромов типа ро-ро и высокоскоростных пассажирских судов, эксплуатируемых на регулярной основе. Однако, освидетельствование судна, которое проводится Властями, (не являющимися Администрацией государства флага судна), в соответствии с системой обязательных освидетельствований для безопасной работы паромов типа ро-ро и высокоскоростных пассажирских судов, эксплуатируемых на регулярной основе, должно считаться расширенной или более подробной проверкой соответственно. Если в информационной системе не указано, что судно получило Приоритет I, его освидетельствование будет зарегистрировано, как проверка судна с Приоритетом II.

Приложение 9

Типы проверок и явных оснований для них

1 Тип проверки, которую следует провести согласно разделу 3.2, определяется в соответствии с указанной ниже таблицей 4:

Таблица 4

Категория проверки	Профиль риска судна	Тип проверки		
		Первоначальная	Более подробная	Расширенная
Периодическая	СВР	НЕТ	НЕТ	ДА
	ССР	ДА	Если обнаружены явные основания	Если судно относится к типу судов риска 1 и старше 12 лет
	СМР			
Дополнительная, вследствие исключительного или неожиданного фактора	Все профили	НЕТ	ДА	В соответствии с профессиональной оценкой инспектора ГПК, если СВР или ССР/СМР относится к типу судов риска[23] и старше 12 лет

2 Первоначальная проверка заключается в посещении судна с целью:

— проверить свидетельства и документы, перечисленные в Приложении 10;

— проверить, что общее и санитарное состояние судна, включая:

— ходовой мостик

— жилые помещения и камбуз

— палубы, включая бак

— грузовые трюмы/зоны

— машинное отделение

соответствуют общепризнанным международным правилам и стандартам;

— проверить, если это не было сделано ранее, устранены ли несоответствия, обнаруженные в ходе предшествующей проверки, в течение указанного в отчете о проверке периода времени.

3 Более подробная проверка проводится во всех случаях, когда в ходе первоначальной проверки имеются явные основания полагать, что состояние судна, его оборудования или экипажа существенно не отвечает соответствующим требованиям применимого инструмента. Явные основания имеются в том случае, когда инспектор ГПК обнаруживает такие факты, которые по его профессиональной оценке требуют более подробной проверки судна, его оборудования или экипажа. Отсутствие действующих свидетельств или документов считается явным основанием. Другие примеры явных оснований приведены в пункте 6.

4 Более подробная проверка включает тщательное инспектирование:

— в областях, где были выявлены явные основания для этого

— в областях, которые имеют отношение к какому-либо исключительному или неожиданному фактору

— выборочно в других областях из числа следующих областей риска:

1. Документация
2. Состояние конструкции
3. Водо/Брызгонепроницаемость
4. Аварийные системы
5. Радиосвязь
6. Грузовые операции
7. Пожарная безопасность
8. Аварийная сигнализация
9. Условия проживания и работы
10. Навигационное оборудование
11. Спасательные средства
12. Опасные грузы
13. Главные и вспомогательные механизмы
14. Предотвращение загрязнения

5 Более подробная проверка учитывает человеческие факторы, предусмотренные МОТ, СУБ и ПДМНВ, и включает соответствующий контроль выполнения эксплуатационных требований.

Явные основания

6 При применении вышеприведенной таблицы 4, в число обстоятельств, служащих «явными основаниями» для проведения более подробной проверки, входят следующие:

.1 суда с исключительным или неожиданным факторами, как перечислено в Приложении 8;

.2 в ходе рассмотрения свидетельств и документов, упомянутых в Приложении 10 Меморандума, были вскрыты неточности, или документы не хранились, не обновлялись должным образом или велись неправильно;

.3 наличие указаний на неспособность определенных членов экипажа к общению должным образом между собой либо с другими лицами на судне на взаимно понятном языке или наличие указаний на неспособность судна общаться с властями на берегу на общем языке либо на языке этих властей;

.4 диплом был получен обманным путем, или обладатель диплома не является тем лицом, которому первоначально он был выдан;

.5 капитан судна, лицо командного или рядового состава имеют диплом, выданный государством, которое не ратифицировало Конвенцию ПДМНВ;

.6 наличие доказательств того, что грузовые и другие операции производятся небезопасным способом или не в соответствии с руководствами ИМО;

.7 неспособность капитана нефтяного танкера представить запись системы слежения за сбросом нефти и регулирования, сделанную в течение последнего рейса в балласте;

.8 отсутствие откорректированного расписания по тревогам или незнание членами экипажа своих обязанностей при пожаре или по приказу покинуть судно;

.9 передача ложного сигнала бедствия, который не был отменен должным образом;

.10 отсутствие основного оборудования или устройств, требуемых конвенциями;

.11 наличие, по общим впечатлениям и наблюдениям инспектора ГПК, серьезного износа или дефектов корпуса или конструкции, которые могут поставить под угрозу конструктивную целостность судна или его водо– или брызгонепроницаемость;

.12 наличие информации или свидетельств того, что капитан или экипаж не знакомы с основными мероприятиями по обеспечению безопасности судов или предотвращению загрязнения, или того, что такие мероприятия не проводились;

.13 отсутствие таблицы трудовой занятости на судне или отсутствие учета рабочего времени или времени отдыха моряков.

.14 судно сменило флаг, чтобы избежать требований о соответствии MLC-2006, или судно плавает под флагом государства, которое не ратифицировало MLC-2006;

.15 имеется жалоба на то, что конкретные условия работы и проживания на судне не соответствуют требованиям MLC-2006 или последовавшего расследования жалобы на берегу;

.16 условия работы и проживания на судне не соответствуют требованиям MLC.

7 Расширенная проверка включает инспектирование общего состояния судна, с учетом в соответствующих случаях человеческого фактора, в следующих областях риска:

1. Документация
2. Состояние конструкции
3. Водо/Брызгонепроницаемость
4. Аварийные системы
5. Радиосвязь
6. Грузовые операции
7. Пожарная безопасность
8. Аварийная сигнализация
9. Условия проживания и работы экипажа
10. Навигационное оборудование
11. Спасательные средства
12. Опасные грузы
13. Главные и вспомогательные механизмы
14. Предотвращение загрязнения

и с учетом практической осуществимости или каких-либо ограничений, связанных с безопасностью людей, судна или порта, проверка конкретных вопросов в этих областях риска, перечисленных для каждого типа судна в Инструкции Комитета по контролю судов государством порта, должна быть частью расширенной проверки. Проверяющий должен использовать профессиональное суждение для определения соответствующей глубины изучения или проверки каждого конкретного пункта.

8 Проверяющие должны осознавать, что во время выполнения определенных работ на борту судна, например, при обработке грузов, проведение проверок может представлять угрозу безопасному выполнению этих работ.

9 Расширенная проверка учитывает человеческие факторы, предусмотренные МОТ, СУБ и ПДМНВ, и включает соответствующий контроль выполнения эксплуатационных требований.

Приложение 10

Рассмотрение свидетельств и документов

При проведении первоначального инспектирования инспектор ГПК, должен проверить, как минимум, но в зависимости от применимости к конкретному судну, следующие документы:

.1 Международное мерительное свидетельство (1969);

.2 Свидетельство о регистрации или другой государственный документ (Конвенция ООН по морскому праву);

.3 Свидетельства в части прочности корпуса судна и судовых механических установок, выданные соответствующим классификационным обществом, (требуются только в том случае, если судно имеет класс классификационного общества);

.4 Отчеты о предыдущих инспекциях по контролю судна государством порта;

.5 Свидетельство о безопасности пассажирского судна (SOLAS-1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12)

.6 Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции (SOLAS/CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12);

.7 Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12);

.8 Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию (SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12);

.9 Свидетельство о безопасности грузового судна (SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12);

.10 Свидетельство о безопасности судна специального назначения (SPS Code, C1/Art.1.7.4, Res. A.791 (19));

.11 Для пассажирских судов типа ро-ро — сведения об отношении A/A-max (SOLAS 1995 Amend./CII-1/Reg.8-1);

.12 Схемы и буклеты по борьбе за живучесть (SOLAS 2006 Amend./CII-1/Reg.19, 20, 23);

.13 Буклет и информация об остойчивости (SOLAS 2008 Amend/CII-1/Reg.5, SOLAS/CII-1/Reg.22 and CII-1/Reg.25-8; LLP88, Reg.10);

.14 Буклет и информация по маневренности (SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg.28.2);

.15 Документ, подтверждающий годность судна к эксплуатации с безвахтенным обслуживанием машинных помещений (SOLAS 1981 Amend./CII-I/Reg.46.3);

.16 Свидетельство об изъятии и любой перечень грузов (S74/CII-2/R10.7.1.4);

.17 Схема противопожарной защиты (S74-23/CII-2/Reg.15.2.4);

.18 Буклет по мерам пожарной безопасности эксплуатационного характера (SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.16.3.1);

.19 Специальный перечень или манифест опасных грузов, либо детальный каргоплан (ILO134/A4.3(h), SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.19);

.20 Документ о соответствии опасных грузов (SOLAS 2001 Amend./CII-2/Reg.19.4);

.21 Судовой журнал в части записей о проведении учений, включая учения по охране, и журнал записей проверок и технического обслуживания спасательного оборудования и устройств для борьбы с пожаром (SOLAS 2006 Amend./CIII/Reg.37, 19.3, 19.4, 20);

.22 Документ о минимальном безопасном составе экипажа (SOLAS 2000 Amend./CV/Reg.14.2);

.23 План взаимодействия со службами поиска и спасания для пассажирских судов, совершающих плавание на установленных линиях (SOLAS 1995 Amend./CV/Reg.15, 7.2);

.24 Документ о соответствии судового оборудования требованиям к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (SOLAS/CV/Reg.19.1);

.25 Экземпляр Документа о соответствии приборов регистрации данных о рейсе (ПРД) применимым эксплуатационным стандартам с указанием даты, выданный проверяющим органом (SOLAS/CV/Reg.18.8);

.26 Протокол испытаний АИС (SOLAS 2010 Amend./CV/Reg.18.9);

.27 Перечень эксплуатационных ограничений для пассажирского судна (SOLAS 2001 Amend./CV/Reg.30.2);

.28 Наставление по креплению груза (SOLAS 2002 Amend./CVI/Reg.5.6);

.29 Руководство для навалочного судна (SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3);

.30 Для навалочных судов план погрузо-разгрузочных операций (SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3);

.31 Документ, разрешающий судну перевозку зерна (SOLAS 1991 Amend./CVI/Reg.9);

.32 Листы данных о безопасности материалов (MSDs) (SOLAS 2009 Amend./CVI/Reg.5-1);

.33 Свидетельство о годности судна к перевозке груза ОЯТ (Международный кодекс безопасной перевозки отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорадиоактивных отходов в таре на судах) (SOLAS 1999 Amend./CVII/Reg.16, INFC 1.3);

.34 Экземпляр Документа о соответствии, выданный в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения МКУБ (SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.1);

.35 Свидетельство об управлении безопасностью, выданное в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (SMC) (SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.2, 4.3);

.36 Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна и Разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна (SOLAS 1994 Amend./CX/Reg.3.2, HSCC 1.8.1, 2);

.37 Журнал непрерывной регистрации истории судна (SOLAS 2005 Amend./CXI-1/Reg.5);

.38 Международное Свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом или Свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом, в зависимости от того, что применимо (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC)/CI/N1.5.4);

.39 Международное Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом, или Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом, в зависимости от того, что применимо (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC/CI/N1.5.4); (BCH/I/1.6.1);

.40 Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (MARPOL/ANI/Reg. 7.1);

.41 Комплект отчетов по освидетельствованиям (в случае навалочных судов или нефтяных танкеров) (MARPOL/ANI/Reg.6);

.42 Журнал нефтяных операций, части I и II (MARPOL/ANI/R17, Reg.36);

.43 Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами (MARPOL/ANII/Reg.17);

.44 (Промежуточный документ) Акт о соответствии нормативам Системы оценки состояния (CAS) (MARPOL/ANI/Reg.20.6, 21.6.1);

.45 Для нефтяных танкеров, записи системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для последнего рейса в балласте (MARPOL/ANI/Reg.31.2);

.46 Судовой План по чрезвычайным мерам в случае загрязнения нефтью (SOPEP) (MARPOL/ANI/Reg.37.1);

.47 План операций по ПСС и зарегистрированные данные об операциях по ПСС (MARPOL/ANI/Reg.41);

.48 Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом (NLS) (MARPOL/ANII/Reg.9.1);

.49 Журнал грузовых операций (MARPOL/ANII/Reg.15, MARPOL/ANII-APP2);

.50 Руководство по методам и устройствам (танкеры-химовозы)(MARPOL/ANII/Reg.14.1 + P&A manual);

.51 Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (ISPPC) (MARPOL/ANIV/Reg.5.1);

.52 План операций с мусором (MARPOL/ANV/Appendix I);

.53 Журнал операций с мусором (MARPOL/ANV/Appendix);

.54 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды (IAPPC) (MARPOL/ANVI/Reg.6.1);

.55 Журнал регистрации изменений состава жидкого топлива (MARPOL/ANVI/Reg.14.5);

.56 Свидетельство об одобрении типа судового инсинератора (MARPOL/ANVI/Reg.16.6.1 + Appendix IV(1));

.57 Накладные на поставку бункерного топлива (MARPOL/ANVI/Reg.18.5+ Appendix V);

.58 Международное свидетельство об энергоэффективности (MARPOL/ANVI/Reg.6);

.59 План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) (MARPOL/ANVI/Reg.22);

.60 Техническая документация по ККЭЭ (MARPOL/ANVI/Reg.20);

.61 Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды из двигателя (EIAPPC) (NoxTC2008/ 2.1.1.1);

.62 Техническая документация (NoxTC2008/2.3.6);

.63 Журнал параметров двигателя (NoxTC2008/6.2.2.7.1);

.64 Международное свидетельство о грузовой марке (1966) (LLP'88 Art.16.1);

.65 Международное свидетельство об изъятии по грузовой марке (LLP'88 Art.16.2);

.66 Свидетельства, выданные в соответствии с Конвенцией ПДМНВ (STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. A-I/2);

.67 Реестр подъемных механизмов и подъемных приспособлений (ILO134/C32/Art. 9(4)/ ILO152(25));

.68 Протоколы на погрузочно-разгрузочное оборудование (ILO134/A4.3(e);ILO/C32/Art 9(4));

.69 Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве — часть I и II (MLC и DMLC – часть I и II) (MLC, 2006/ Reg.5.1/ standard A5.1.3);

.70 Медицинские сертификаты (MLC,2006/ Reg.1.2/standard A1.2 or ILO73);

.71 График судовых работ (MLC,2006/ Reg.2.3/ standard A2.3,10 or ILO180/Part II/ Art.5.7 a & b and STCW95/ A-VIII/1.5);

.72 Записи о часах работы или отдыха моряков (MLC,2006/Reg.2.3/standard A2.3,10 or ILO180/Part II/ Art.8.1and STCW95/A-VIII/1.5);

.73 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (MODU Code/I/Section 6);

.74 Свидетельство о страховании или ином способе обеспечения финансовой состоятельности в отношении гражданской ответственности за ущерб при загрязнении нефтью (CLC69P92/AVII.2);

.75 Свидетельство о страховании или ином способе обеспечения финансовой состоятельности в отношении гражданской ответственности за ущерб при загрязнении бункерным топливом (BUNKERS 2001/Art.7.2);

.76 Международное Свидетельство об охране судна (ISSC) (ISPSC/PA/19.2.1);

.77 Запись об освидетельствовании противообрастающей системы (AFS/Annex 4/Reg.2(1));

.78 Международное Свидетельство о противообрастающей системе (Свидетельство IAFS) (AFS/Annex 4/Reg.2(1));

.79 Декларация о противообрастающей системе (AFS/Annex 4/Reg.5(1)).

Приложение 11

Обязательства Властей по инспектированию

Обязательства государств-членов Меморандума по инспектированию

1 Обязательствами каждой из Властей по инспектированию является:

a) провести проверку на каждом судне с Приоритетом I, зашедшем в один из ее портов или вставшем на рейдовую стоянку, и

b) провести такое количество проверок на судах с Приоритетом I и Приоритетом II, которое, по меньшей мере, соответствует ее ежегодным обязательствам по инспектированию.

2 В информационной системе постоянно отображается, опережает ли государство-член Меморандума график обязательств, указанных выше в пункте 1.b, или отстает от него.

Допустимые отклонения в выполнении обязательств по проверкам судов с Приоритетом I

3 В следующих пунктах указаны допустимые отклонения в выполнении обязательств по инспектированию, приведенных выше в пункте 1.a.

4 Суда с Приоритетом I, прибывающие в порт, должны подвергаться проверке. Однако, государство-член Меморандума может отложить проверку следующим образом:

a) до следующего захода судна в порт того же государства-члена Меморандума при условии, что судно не будет заходить в другой порт в регионе Парижского меморандума, и отсрочка составит не более 15 дней;

b) до другого порта захода, если этот порт находится в регионе Парижского меморандума, и власти этого порта заранее дали согласие на проведение проверки судна, и отсрочка составит не более 15 дней.

Проверки, отложенные таким образом и зарегистрированные в информационной системе, не считаются пропущенными проверками.

5 В дополнение к допустимым отклонениям, указанным выше в пункте 4, Власти могут пропустить проверки:

a) до 5% от общего количества судов с Приоритетом I, которые имеют профиль высокого риска, зашедших в их порты или вставших на рейдовые стоянки;

b) до 10% от общего количества судов с Приоритетом I, которые имеют профиль риска отличный от высокого, зашедших в их порты или вставших на рейдовые стоянки.

6 При следующих обстоятельствах пропуск проверок судов с Приоритетом I не включается в число допущений, указанных выше в пункте 5:

a) если по оценке властей проведение проверки вызовет угрозу безопасности инспектирующих, судна, его экипажа или порта либо морской среде, или

b) если заход судна происходит только в ночное время. Однако, государства-члены Меморандума должны обеспечить, чтобы суда, имеющие заходы только в ночное время, не избегали бы инспектирования полностью, или

c) дополнительно в том случае, если судно, вставшее только на рейдовую стоянку в пределах юрисдикции порта, будет подвергнуто проверке в другом порту или на рейдовой стоянке в регионе Парижского меморандума в течение 15 дней, или

d) дополнительно в том случае, если судно, вставшее только на рейдовую стоянку в пределах юрисдикции порта, имеет эту рейдовую стоянку только в течение ночного времени, или если продолжительность стоянки слишком мала, чтобы проверка была проведена удовлетворительно.

7 При обстоятельствах, указанных выше в пункте 6, требуется, чтобы Власти зарегистрировали в информационной системе причины пропуска проверки.

Допущение для государств-членов Меморандума, имеющих избыточное количество судов с Приоритетом I для инспектирования

8 Справедливая, основанная на долевом участии, схема инспектирования и выбора судов рассчитана на то, чтобы от государства-члена Меморандума не требовалось проводить большего количества проверок судов с Приоритетом I, чем определено в его ежегодных обязательствах. Однако, в качестве гарантии для государства, которое проводит проверки большего количества судов с Приоритетом I, чем определено в его ежегодных обязательствах, допущение пропущенных проверок, указанных в пункте 5, будет равно 30%.

Расчет региональных обязательств

9 При расчете ежегодных обязательств по инспектированию для каждого государства-члена Меморандума, упомянутых выше в пункте 1(b), первым шагом является определить совокупные ежегодные обязательства для региона Парижского меморандума («региональные обязательства»).

10 Региональные обязательства на рассматриваемый год оцениваются с учетом среднего количества потребовавшихся проверок в течение предшествующих 3 лет.

11 Ежегодные региональные обязательства рассчитываются информационной системой с учетом следующего:

.1 количество проверок судов с Приоритетом I;

(обязательных периодических и дополнительных)

.2 количество периодических проверок судов с Приоритетом II;

(т.е. исключая проверки, вызванные неожиданными факторами)

.3 количество судов с Приоритетом I, которые не были проинспектированы в течение года.

(примечание: имеется в виду не количество пропущенных проверок, так как на одном и том же судне проверка могла быть пропущена несколько раз).

Расчет ежегодных обязательств по инспектированию для каждого государства-члена Меморандума

12 Вторым шагом при расчете обязательств по инспектированию для каждого государства-члена Меморандума является определить его долю в региональных обязательствах. Этой долей является среднее количество отдельных судов, посетивших государство-члена за три года, как процент от суммарного количества отдельных судов, посетивших каждое государство-члена Меморандума.

Допущение для государства-члена Меморандума со слишком малыми возможностями для инспектирования

13 Государство-член Меморандума может иметь слишком малое количество проверок судов с Приоритетом I и Приоритетом II, чтобы быть способным выполнить свои ежегодные обязательства. В таком случае будет считаться, что это государство выполнило свои обязательства, если оно провело проверки по меньшей мере на 85% судов с Приоритетом II. Обязательства по пункту 1(a) и соответствующее допущение в пункте 5 по-прежнему применяются.

Приложение 12

Обязанности судов по отчетности

При любой возможности для всех сообщений, указанных в настоящем Приложении, должны использоваться электронные средства связи.

72-часовое уведомление (72 ETA)

1 Судно, которое в соответствии с Приложением 9 подлежит расширенной проверке и направляется в порт или на рейдовую стоянку государства-члена Меморандума, должно уведомить Власти о своем приходе за 72 часа или ранее, если этого требуют положения национального законодательства.

2 Должна быть передана, по крайней мере, следующая информация:

(a) идентификация судна (обязательный номер ИМО и дополнительное название, позывной и/или номер ИМПС);

(b) порт назначения;

(c) предполагаемое время прихода (ETA);

(d) предполагаемое время отхода (ETD);

(e) планируемая продолжительность стоянки;

(f) для танкеров

(i) конфигурация корпуса: однокорпусный, однокорпусный с изолированными балластными танками, с двойным корпусом;

(ii) состояние груза и балластных танков: полные, пустые, инертизированные;

(iii) объем и тип груза;

(g) планируемые операции в порту или на рейдовой стоянке назначения (погрузка, выгрузка, прочие);

(h) планируемое конвенционное освидетельствование, значительное техническое обслуживание и ремонт, которые должны быть проведены во время стоянки в порту назначения;

(i) дата последней расширенной проверки в регионе Парижского меморандума.

24-часовое уведомление (24 ETA)

1 Оператор, агент или капитан судна, которое направляется в порт или на рейдовую стоянку государства-члена Меморандума, должны уведомить о своем приходе минимум за 24 часа или самое позднее во время отхода из предыдущего порта, если время перехода менее 24 часов, или если порт захода неизвестен, или если он изменился в течение рейса, как только информация стала доступной.

2 Должна быть передана следующая информация:

(a) идентификация судна (обязательный номер ИМО и дополнительное название, позывной и/или номер ИМПС);

(b) порт назначения;

(c) предполагаемое время прихода (ETA);

(d) предполагаемое время отхода (ETD).

Уведомление о фактическом времени прихода (ATA)

3 Государства-члены Меморандума своевременно сообщают в информационную систему фактическое время прихода (ATA) любого судна, заходящего в порты государств-членов Меморандума, (расположенные в регионе Парижского меморандума), и на рейдовые стоянки, и код порта захода.

4 Должна быть передана следующая информация:

(a) идентификация судна (обязательный номер ИМО и дополнительное название, позывной и/или номер ИМПС);

(b) порт;

(c) фактическое время прихода;

(d) рейдовая стоянка: да, нет.

Уведомление о фактическом времени отхода (ATD)

5 Государства-члены Меморандума должны своевременно передавать в информационную систему фактическое время отхода (ATD) любого судна, зашедшего в порты и на рейдовые стоянки государств-членов Меморандума, и код порта отхода.

6 Должна быть передана следующая информация:

(a) идентификация судна (обязательный номер ИМО и дополнительное название, позывной и/или номер ИМПС);

(b) порт;

(c) фактическое время отход