

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ
ФОРМАЛЬНОСТЕЙ
40-я сессия
Пункт 19 повестки дня

FAL 40/19
20 апреля 2016 года
Подлинный текст на
английском языке

**ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ
О ЕГО Сороковой СЕССИИ**

Содержание

Раздел		Стр.
1	ОБЩАЯ ЧАСТЬ – УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ	3
2	РЕШЕНИЯ ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО	4
3	РАССМОТРЕНИЕ И ОДОБРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПОПРАВК К КОНВЕНЦИИ	5
4	ВСЕСТОРОННИЙ ПЕРЕСМОТР КОНВЕНЦИИ ФАЛ	5
5	ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЕДИНОГО ОКНА	7
6	ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ДОСТУПА К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ И ДОКУМЕНТАМ, ВКЛЮЧАЯ ЖУРНАЛЫ ОПЕРАЦИЙ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬСЯ НА СУДАХ, И ИХ ЭЛЕКТРОННЫХ ВЕРСИЙ	15
7	МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ЛЮДЕЙ, СПАСЕННЫХ НА МОРЕ	18
8	РАССМОТРЕНИЕ И АНАЛИЗ СООБЩЕНИЙ И ИНФОРМАЦИИ О ЛИЦАХ, СПАСЕННЫХ НА МОРЕ, И БЕЗБИЛЕТНЫХ Пассажирах	19
9	РУКОВОДСТВО ПО СВЯЗАННЫМ С УПРОЩЕНИЕМ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ АСПЕКТАМ ЗАЩИТЫ СЕТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ОТ КИБЕРУГРОЗ	22
10	РУКОВОДСТВО ПО МИНИМАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ И ОБУЧЕНИЮ БЕРЕГОВОГО ПЕРСОНАЛА, ЗАНЯТОГО ШВАРТОВНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ	25
11	ПЕРЕСМОТР ПУБЛИКАЦИИ ИКАО/ИМО О МЕЖДУНАРОДНЫХ УКАЗАТЕЛЬНЫХ ЗНАКАХ ДЛЯ ОРИЕНТАЦИИ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ В АЭРОПОРТАХ И МОРСКИХ ТЕРМИНАЛАХ	26
12	МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОБЛЕГЧЕНИЮ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА	27

Раздел	Стр.
13 ОТНОШЕНИЯ С ДРУГИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ	28
14 ПРИМЕНЕНИЕ РУКОВОДСТВА КОМИТЕТА	28
15 ПРОГРАММА РАБОТЫ	29
16 ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА 2017 ГОД	31
17 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	31
18 НЕБЕЗОПАСНАЯ СМЕШАННАЯ МИГРАЦИЯ ПО МОРЮ	34
19 ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРЕДПРИНЯТЬ ДРУ- ГИМ ОРГАНАМ ИМО	38

СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	РЕЗОЛЮЦИЯ FAL.12(40) – ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОН- ВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА 1965 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	ПРОЕКТ ПОПРАВОК К РЕЗОЛЮЦИИ A.1052(27), ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА 2011 ГОДА
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	ПЕРЕЧЕНЬ СУЩЕСТВЕННЫХ ПУНКТОВ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПОВЕСТКУ ДНЯ СОРОК ПЕРВОЙ СЕС- СИИ КУФ
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	ДОКЛАД О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ КОМИТЕТА ПО УПРО- ЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ, ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА ДВУХГО- ДИЧНЫЙ ПЕРИОД
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	ПОВЕСТКА ДНЯ КОМИТЕТА, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГО- ДИЧНОГО ПЕРИОДА

1 ОБЩАЯ ЧАСТЬ

1.1 Комитет по упрощению формальностей провел свою сороковую сессию с 4 по 8 апреля 2016 года под председательством г-на Юрия Меленаса (Российская Федерация), который в ходе открытия сессии был единодушно избран председателем на 2016 год. Также присутствовала заместитель председателя г-жа Марина Ангселл (Швеция), которая в ходе открытия сессии была единодушно избрана заместителем председателя на 2016 год.

1.2 На сессии присутствовали перечисленные в документе FAL 40/INF.1 делегации государств-членов и одного ассоциированного члена Организации, представители программ и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, наблюдатели от межправительственных организаций, а также наблюдатели от неправительственных организаций, имеющих консультативный статус.

Вступительное слово Генерального секретаря

1.3 Генеральный секретарь начал свое вступительное слово с выражения соболезнований жертвам террористических актов, совершенных в Брюсселе 22 марта 2016 года, отметив, что в тот день погиб г-н Йохан ван Стен, уважаемый представитель Бельгии в КУФ и участник заседаний других органов ИМО. Генеральный секретарь от имени Организации и себя лично выразил соболезнования делегации Бельгии, Управлению по судоходству Бельгии, а также семьям, друзьям и коллегам г-на ван Стена и других невинных жертв этих террористических актов. В память о г-не Йохане ван Стене и других жертвах Комитет провел минуту молчания.

1.4 Далее Генеральный секретарь поприветствовал участников и в своем вступительном слове среди прочего поднял следующие ключевые вопросы:

- .1 Комитету необходимо проводить заседания на ежегодной основе, а не раз в полтора года, как это делается сейчас, что позволит придать необходимую динамику работе по выполнению важных задач, стоящих перед Комитетом;
- .2 Комитету следует вернуться к рассмотрению концепции взаимодействия судно/порт, в связи с чем Генеральный секретарь призвал государства-члены представить свои предложения на 41-ю сессию КУФ, с тем чтобы включить новый пункт в ПДВУ Организации и вернуть указанный вопрос в повестку дня 41-й и последующих сессий КУФ с целью углубленного обсуждения взаимодействия между судами и портами; и
- .3 следует придать работе Комитета еще более инклюзивный характер и поощрять активное участие в ней всех заинтересованных сторон, представляющих государственные органы и судоходную отрасль.

1.5 Полный текст вступительного слова Генерального секретаря можно скачать с веб-сайта ИМО, перейдя по следующей ссылке: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

Замечания председателя

1.6 В ответном слове председатель поблагодарил Генерального секретаря за его воодушевляющее напутствие, а также заверил его в том, что его рекомендации и просьбы будут самым внимательным образом учтены в ходе заседаний Комитета и его рабочих групп.

1.7 Делегация Бельгии поблагодарила Генерального секретаря и Комитет за соболезнования в адрес жертв, и в особенности г-на Ван Стена, и пообещала передать слова поддержки семье и друзьям г-на Ван Стена и органам власти Бельгии.

Утверждение повестки дня

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

1.9 Комитет согласился с тем, что ряд документов (FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1, FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 и FAL 40/6/5), которые были поданы в рамках пункта 6 повестки дня «Требования в отношении доступа к свидетельствам и документам, включая журналы операций, которые должны иметься на судах, или их электронных версий», на самом деле относятся к электронным формам ФАЛ и Сводному руководству ФАЛ и, следовательно, их более уместно рассматривать в рамках пункта 5 повестки дня «Применение концепции единого окна».

1.10 Комитет утвердил предварительную повестку дня, изложенную в документе FAL 40/1, с поправками, в качестве повестки дня сессии и решил далее в ходе сессии руководствоваться аннотированной повесткой дня (FAL 40/1/1) и предварительным графиком работы.

Полномочия

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

1.12 Комитет отметил, что правительство Турции завершило внутренние процедуры ратификации Конвенции ФАЛ и соответствующие документы будут сданы на хранение в ИМО в течение ближайших нескольких недель. Еще пять конвенций ИМО находятся на заключительных этапах ратификации органами государственной власти Турции.

2 РЕШЕНИЯ ДРУГИХ ОРГАНОВ ИМО

2.1 Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документах FAL 40/2, FAL 40/2/1 и FAL 40/2/2 (Секретариат), о касающихся деятельности Комитета итогах работы 102-й сессии ЮК, 67-й сессии КЗМС, 68-й сессии КЗМС, 94-й сессии КБМ, 95-й сессии КБМ, 65-й сессии КТС, 113-й сессии Совета, 114-й сессии Совета, 2-й сессии Подкомитета III, 2-й сессии Подкомитета ССС, 24-го заседания редакционно-технической группы, 28-й внеочередной сессии Совета и 115-й сессии Совета и решил рассмотреть различные вопросы, которые требуют тех или иных действий со стороны Комитета, в рамках соответствующих пунктов повестки дня.

2.2 Комитет принял к сведению информацию об итогах 3-й сессии Подкомитета NCSR, представленную Секретариатом в устной форме в рамках пункта 7 повестки дня.

3 РАССМОТРЕНИЕ И ОДОБРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПОПРАВК К КОНВЕНЦИИ

3.1 Комитет напомнил, что его 35-я сессия решила начать всесторонний пересмотр Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года (Конвенция ФАЛ) с целью надлежащего отражения в ней существующих и формирующихся потребностей судоходной отрасли и модернизации положений Конвенции, принимая во внимание среди прочего инновации в области передачи информации и данных с помощью электронных средств и концепцию единого окна.

3.2 Комитет далее напомнил, что работа по пересмотру Конвенции велась на его 36-й, 37-й, 38-й и 39-й сессиях, а соответствующая межсессионная корреспондентская группа функционирует со времени проведения 36-й сессии КУФ.

3.3 Комитет напомнил, что его 39-я сессия утвердила изложенный в приложении к документу FAL 40/3 проект поправок к Приложению к Конвенции ФАЛ для рассылки в соответствии с положениями статьи VII 2) а) Конвенции с целью одобрения на нынешней сессии (пункт 4.43 документа FAL 39/16).

3.4 Комитет напомнил, что его 39-я сессия согласилась с тем, что Стандарт 2.8.1 и Форму 7 ФАЛ следует оставить в квадратных скобках до получения рекомендаций 2-й сессии Подкомитета ССС и их надлежащего рассмотрения на 40-й сессии КУФ, причем в рамках процесса всестороннего пересмотра Конвенции это единственный вопрос, остающийся нерешенным.

3.5 Комитет далее напомнил о том, что предложенные поправки были разосланы всем государствам-членам ИМО и договаривающимся правительствам Конвенции ФАЛ в приложении к циркулярному письму № 3554 от 24 июня 2015 года.

3.6 Комитет отметил, что никаких документов, содержащих замечания к утвержденным 39-й сессией КУФ поправкам к Приложению к Конвенции ФАЛ, представлено не было.

4 ВСЕСТОРОННИЙ ПЕРЕСМОТР КОНВЕНЦИИ ФАЛ

4.1 В отношении вопроса, который необходимо решить для завершения всестороннего пересмотра Конвенции ФАЛ и который связан с Манифестом опасных грузов (Стандарт 2.8.1 и Форма 7 ФАЛ), Комитет отметил, что 23-е заседание редакционно-технической группы рассмотрело два представленных предложения по изменению Формы 7 ФАЛ: одно – от МАОСОГ (ССС 1/6/7), а другое – от Японии (E&T 23/5), и подготовило необходимые поправки к Форме 7 ФАЛ в соответствии с требованиями МКМПОГ.

4.2 Комитет отметил, что 23-е заседание редакционно-технической группы решило исключить из текста информацию, касающуюся капитана, поскольку ни МКМПОГ, ни Конвенция СОЛАС не содержат требования о наличии фамилии и подписи капитана, при этом Стандарт 2.8.1 Конвенции ФАЛ должен быть изменен соответственно.

4.3 Комитет отметил, что на своем 23-м заседании редакционно-техническая группа решила, что для пользователей будет полезно получить дополнительные рекомендации, конкретизирующие тип и формат сведений, которые требуется заносить в каждый из столбцов форм ФАЛ (например, место размещения, указанное в грузовом плане), и предложила 40-й сессии КУФ рассмотреть вопрос о включении подобных рекомендаций/сведений в саму Форму ФАЛ (в виде, например, подстрочных примечаний или текста на обратной стороне) или в Пояснительное руководство к Конвенции ФАЛ.

4.4 Комитет отметил, что 2-я сессия Подкомитета ССС, получив доклад 23-го заседания редакционно-технической группы, согласовала проект поправок к Форме 7 ФАЛ и поручила 24-му заседанию редакционно-технической группы разработать дополнительные рекомендации в отношении типа и формата сведений, которые требуется заносить в графы Формы 7 ФАЛ, для передачи напрямую 40-й сессии КУФ с целью их рассмотрения и включения в новую редакцию Конвенции ФАЛ, если это будет сочтено целесообразным.

4.5 Комитет отметил, что проект дополнительных рекомендаций в отношении Формы 7 ФАЛ, которые подготовило 24-е заседание редакционно-технической группы и которые также касаются содержащихся в главе VII Конвенции СОЛАС требований к навалочным грузам, не включает каких-либо дополнительных требований к навалочным грузам (если таковые имеются).

Стандарт 2.8.1 и Форма 7 ФАЛ

4.6 Комитет рассмотрел подготовленный Секретариатом на основе решений, принятых 2-й сессией Подкомитета ССС, пересмотренный Стандарт 2.8.1 и согласованную 2-й сессией Подкомитета ССС пересмотренную Форму 7 ФАЛ, которые приведены в приложениях 2 и 1 к документу FAL 40/4 соответственно, и постановил вернуть слово «грузового(ых)» в позицию перед словом «контейнера(ов)» в Стандарте 2.8.1 и в Форме 7 ФАЛ. Комитет согласился с остальными поправками, внесенными в Стандарт 2.8.1 и Форму 7 ФАЛ.

Дополнительные сведения, касающиеся Формы 7 ФАЛ

4.7 Комитет рассмотрел содержащиеся в приложении 3 к документу FAL 40/4 и касающиеся Формы 7 ФАЛ дополнительные сведения, которые были согласованы 24-м заседанием редакционно-технической группы, и решил, что наиболее подходящим документом для указания данных сведений является Пояснительное руководство к Конвенции ФАЛ.

Образование редакционной группы

4.8 Комитет образовал редакционную группу по поправкам к Приложению к Конвенции ФАЛ под председательством г-на Фабьена Жоре (Франция) и поручил ей с учетом соответствующих обсуждений, проведенных на пленарном заседании, и принятых в его ходе решений подготовить окончательный текст проекта поправок к Приложению к Конвенции ФАЛ вместе с соответствующим проектом резолюции КУФ.

Доклад редакционной группы

4.9 Получив доклад редакционной группы (FAL 40/WP.5), 8 апреля 2016 года Комитет единогласно одобрил поправки к Приложению к Конвенции, приняв резолюцию FAL.12(40), в соответствии со статьей VII 2) а). Текст резолюции FAL.12(40) вместе с текстом прилагаемых к ней одобренных поправок приводится в приложении 1.

Дата вступления поправок в силу

4.10 Комитет также единогласно решил, что упомянутые поправки должны вступить в силу в соответствии со статьей VII 2) b) 1 января 2018 года, если до 1 октября 2017 года по меньшей мере одна треть договаривающихся правительств не уведомит Генерального секретаря в письменной форме о том, что они не принимают поправки.

Поручения Секретариату

4.11 Комитет поручил Секретариату при подготовке аутентичных и подлежащих заверению текстов поправок на официальных языках и их официальных переводов внести любые редакционные исправления, необходимость в которых может быть выявлена, и доводить до сведения Комитета любые ошибки или упущения, которые требуют каких-либо действий со стороны договаривающихся правительств. Комитет также поручил Секретариату улучшить оформление и компоновку форм ФАЛ ИМО.

4.12 Поздравляя Комитет с одобрением поправок, председатель обратил внимание на то, что данные поправки будут в значительной степени способствовать работе договаривающихся правительств, направленной на содействие развитию международных морских перевозок.

5 ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЕДИНОГО ОКНА

5.1 Комитет напомнил, что его 39-я сессия отметила, что большинство государств-членов уже имеют в той или иной форме действующие единые окна по обслуживанию грузов, но лишь немногие из них располагают единым окном для морского транспорта. Тогда же, в целях более эффективного использования выделенных на ОПТС ограниченных ресурсов, Секретариат запланировал разработку прототипа «единого морского окна» (ЕМО).

5.2 Комитет напомнил, что его 39-я сессия отметила, что эта инициатива является важной частью пересмотра Приложения к Конвенции ФАЛ, поскольку она должна способствовать внедрению систем электронного обмена информацией. В связи с этим Секретариат представил проект, который планировалось осуществить в три этапа, а именно:

- .1 первый этап: сбор информации о текущем положении дел в области очистки судов, груза и пассажиров в портах нескольких развивающихся стран;
- .2 второй этап: сбор дополнительной информации у органов власти, участвующих в очистке судов; и
- .3 третий этап: подготовка, разработка и внедрение прототипа ЕМО в одной из выбранных стран на основе полученной информации.

5.3 Комитет напомнил, что после рассмотрения данного предложения и с учетом того, что ряд делегаций высказались в его поддержку, 39-я сессия КУФ обратилась к Секретариату с просьбой представить доклад о ходе работ по этому проекту на 40-й сессии КУФ.

5.4 Комитет отметил, что первые два этапа проекта уже завершены, а их результаты были представлены 65-й сессии КТС для рассмотрения и включения в ОПТС Организации на двухгодичный период 2016–2017 годов. После обсуждения данного вопроса 65-я сессия КТС среди прочего постановила:

- .1 включить проект по разработке прототипа ЕМО в ОПТС на 2016–2017 годы;
- .2 обратиться к Секретариату с просьбой направить на 66-ю сессию КТС продуманный план проекта по разработке концепции единого окна, а

также предварительную бюджетную смету первоначальных и ежегодных расходов; и

- .3 настоятельно призвать государства-члены и заинтересованные отраслевые структуры делать добровольные взносы в денежной или натуральной форме с целью продвижения предлагаемого проекта.

5.5 Комитет отметил, что на 65-й сессии КТС и на 114-й сессии Совета ряд делегаций уже выразили свою готовность внести вклад в проект и оказать помощь в его реализации.

5.6 Комитет рассмотрел документ FAL 40/5 (Секретариат), в котором представлена информация о проекте ИМО по разработке прототипа «единого морского окна». В свете решений, принятых на 65-й сессии КТС, и предложений, выдвинутых на 114-й сессии Совета, Секретариат организовал ряд встреч для консультаций с другими международными организациями (ЮНКТАД, ВТО и IPCSA), а также с представителями Республики Корея, Норвегии, Чили и Европейской комиссии – донорами, ранее великодушно вызвавшимися оказать помощь в осуществлении проекта. Эти встречи были проведены с целью выяснения того, в каком объеме будет предоставлена предложенная донорами помощь и каков будет механизм распоряжения ею.

5.7 После этих встреч Секретариат пришел к выводу, что большинство, если не все системы, представленные донорами, вполне могут обеспечить достижение целей проекта. Некоторые из систем являются более сложными, чем другие, в силу специфических требований интерфейса «порт/пользователь» и находятся в эксплуатации уже много лет. Тем не менее одно из основных выявленных различий между ними связано с недостаточной согласованностью форматов предоставления данных. По большей части предпочтение отдается трем различным форматам: ЭДИФАКТ (следует отметить, что он существует в разных версиях), XML и Excel. В связи с этим гармонизация и стандартизация форматов данных также должны рассматриваться в качестве конечной цели проекта.

5.8 Принимая во внимание информацию, собранную в ходе вышеупомянутых консультаций, Секретариат сформулировал и представил на рассмотрение КУФ три альтернативных варианта:

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

5.9 По мнению Секретариата, для того чтобы первый или второй варианты могли быть реализованы в срок, предусмотренный указанными выше поправками, Секретариату потребуется выделить соответствующее время на разработку, тестирование и внедрение систем, в том числе на выполнение следующих задач:

- .1 определение сферы охвата проекта (разработка, внедрение, текущее техническое обслуживание, обучение и т. д.) и конфигурации прототипа

ЕМО, включая функциональные требования системы (требования к отчетности, форматы данных, системная совместимость, языки интерфейса, совместимость с различными базами данных и операционными системами и т. д.); и

- .2 определение потребностей в ресурсах и имеющихся возможностей, включая те или иные бюджетные последствия для Организации.

5.10 Третий вариант позволил бы внедрить существующую(ие) систему(ы) ЕМО незамедлительно и использовать имеющиеся ресурсы для оказания помощи развивающимся странам, желающим внедрить системы ЕМО, в проведении технико-экономических обоснований, тестирования, внедрения, обучения и т. д.

5.11 Делегация ЕЭК ООН подчеркнула, что, хотя и существуют различные версии официальных сообщений ЭДИФАКТ, все они обратно совместимы. Далее представители ЕЭК ООН пояснили, что единого стандарта XML не существует, а различные стандарты XML не обязательно совместимы друг с другом. Делегация напомнила о рекомендациях 33 и 34 ООН относительно «внедрения системы единого окна» и «упрощения и стандартизации данных», опыт реализации которых показывает, что целью внедрения системы единого окна должно быть не наличие единого окна как такового, а содействие участникам экономической деятельности в выполнении соответствующих процедур.

5.12 Большинство участников заседания Комитета поддержали разработку ЕМО Организацией (первый вариант), предпочтительно с использованием одной из систем, предложенных донорами.

5.13 Некоторые делегации отдали предпочтение третьему варианту, поскольку такой подход позволит государствам-членам внедрить систему в более короткий срок, еще до завершения разработки ЕМО, и они смогут выбрать систему, которая в большей степени отвечает их потребностям и особенностям.

5.14 Комитет также признал потенциальные выгоды объединения обоих вариантов, при котором Организация будет продолжать разработку прототипа ЕМО, в то время как государства-члены смогут внедрить у себя системы на основе одной из числа предложенных.

5.15 Комитет принял к сведению документ FAL 40/INF.6 (Китай, Республика Корея и Япония), содержащий информацию о Логистической информационной сервисной сети Северо-Восточной Азии (NEAL-NET), которая обеспечивает обмен данными в сфере портовой логистики между информационными системами, используемыми государственными органами Китая, Республики Корея и Японии, и которую планируется расширить с целью охвата других государств-членов ИМО и дальнейшего развития взаимодействия в области обмена информацией, касающейся портовой логистики.

5.16 При рассмотрении документа FAL 40/INF.8 (Республика Корея) Комитет принял к сведению информацию о системе единого окна в Республике Корея, нацеленной на содействие интеграции с другими системами и тем самым способствующей развитию будущей интегрированной среды на базе единого окна. В документе поясняется, что эта система основана на открытой платформе, а также рассматриваются вопросы, касающиеся разработки стандартной сервисной платформы и применения гибких и масштабируемых решений. Республика Корея выразила свое намерение представить дополнительную информацию по этому вопросу на следующей сессии Комитета.

5.17 Комитет принял к сведению содержащуюся в документе FAL 40/INF.9 (Гондурас) информацию о новой системе единого окна в Республике Гондурас.

Сопровождение Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям

5.18 Комитет напомнил, что его 38-я сессия одобрила циркуляр FAL.5/Circ.40 «Revised IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business».

5.19 Комитет напомнил, что его 39-я сессия приняла к сведению результаты обмена мнениями между секретариатами ИМО и ВТО о возможности технического сопровождения Сводного руководства техническими органами ВТО. Основываясь на уже имеющемся опыте плодотворного сотрудничества между двумя организациями, ВТО постановила, что техническое сопровождение Сводного руководства будет осуществляться ее Проектной группой по модели данных (ПГМД) и Подкомитетом по управлению информацией (ПКУИ).

5.20 Комитет напомнил, что в рамках предложенного механизма сотрудничества ВТО будет осуществлять работу исключительно по техническому сопровождению стандартных кодов форм ФАЛ, а КУФ останется компетентным органом, принимающим ответственные решения, например, о разработке новых форм ФАЛ или о внесении поправок в существующие. В соответствии с этой процедурой любые технические усовершенствования, инициированные ПКУИ, будут передаваться КУФ для одобрения, рассылки посредством циркуляров КУФ и утверждения для включения в новые редакции Сводного руководства. Пересмотренные редакции сводного руководства далее будут выпускаться в качестве совместных публикаций ИМО-ВТО.

5.21 Комитет напомнил, что его 39-я сессия, с учетом того, что участие в ПГМД открыто для всех заинтересованных сторон, согласилась с данным предложением, вследствие чего в дальнейшем техническое сопровождение Сводного руководства будет осуществляться ВТО, а КУФ при этом будет оставаться компетентным органом, принимающим ответственные решения, согласно вышеупомянутой договоренности о механизме сотрудничества между двумя организациями.

5.22 Комитет напомнил, что его 39-я сессия согласилась включить содержащиеся в модели данных ВТО ссылки на формы ФАЛ в Сводное руководство.

5.23 Как указано в пункте 1.9 выше, в рамках данного пункта повестки дня Комитет рассмотрел следующие документы:

- .1 документы FAL 40/6/1 и FAL 40/6/1/Corr.1 (ВТО), в которых содержится информация о ходе пересмотра ВТО Сводного руководства по упрощению формальностей и электронным операциям, новый формат которого представлен на рассмотрение Комитету;
- .2 документ FAL 40/6/3 (ИСО), содержащий замечания к документу FAL 40/6/1. ИСО поддержала основанный на семантической модели информации подход, рекомендованный ВТО, и предложила определить единую информационную модель для всех форм ФАЛ. ИСО также предложила включить в эту модель схему сопоставления данных с ИСО 28005-2. Государствам-членам было предложено принять участие в работе по пересмотру стандарта ИСО 28005-2, которая намечена на 2016–2017 годы;

- .3 документ FAL 40/6/4 (ЕЭК ООН), содержащий замечания к документу FAL 40/6/1. ЕЭК ООН обратилась с просьбой об участии соответствующих заинтересованных сторон, помимо таможни, в работе по техническому сопровождению Сводного руководства ИМО. Кроме того, она предложила использовать Библиотеку ключевых компонентов ООН/СЕФАКТ (БКК) в качестве общей основы для межотраслевого обмена информацией и выразила готовность к совместной работе с ВТО и ИМО, направленной на достижение этой цели; и
- .4 документ FAL 40/6/5 (Япония), в котором предложен ряд поправок к нынешней редакции Сводного руководства ФАЛ (FAL.5/Circ.40).

5.24 Комитет принял к сведению документ FAL 40/INF.7 (Республика Корея), в котором содержится информация о мерах по автоматизации и стандартизации на морском транспорте и рассматривается возможность интеграции с портовыми системами логистической информации. В связи с этим состоялось обсуждение хода разработки и стандартизации морских коммуникационных технологий.

Образование рабочей группы

5.25 Рассмотрев вышеупомянутые вопросы, Комитет образовал рабочую группу по электронным средствам очистки судов под председательством г-на Буттурини (США) и поручил ей, с учетом документов FAL 40/5, FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1, FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 и FAL 40/6/5, а также высказанных на пленарном заседании замечаний и принятых в его ходе решений:

- .1 рассмотреть вопрос о гармонизации и стандартизации форматов передачи данных между различными существующими платформами «единого морского окна» и дать соответствующие рекомендации;
- .2 рассмотреть альтернативные варианты, представленные в пунктах 9.1 и 9.3 документа FAL 40/5, дать рекомендации о дальнейших действиях по разработке прототипа «единого морского окна» и определить охват проекта и объема работ по созданию системы, а также функциональные системные требования высокого уровня, включая вопросы использования существующих систем и определение потребностей в ресурсах и имеющихся возможностей; и
- .3 рассмотреть предложения, касающиеся документов FAL 40/6/1 и FAL 40/6/1/Corr.1, с учетом замечаний к документам FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 и FAL 40/6/5, и дать соответствующие рекомендации в отношении пересмотра циркуляра FAL.5/Circ.40 *IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business*.

Доклад рабочей группы

5.26 Получив и рассмотрев доклад рабочей группы (FAL 40/WP.3), Комитет утвердил его в целом и, в частности, предпринял действия, кратко изложенные в нижеследующих пунктах.

Проект по разработке прототипа «единого морского окна»

5.27 Комитет принял к сведению следующие мнения, высказанные в ходе обсуждений рабочей группой и касающиеся вариантов, представленных в пункте 9 документа FAL 40/5:

- .1 большинство делегаций высказались в пользу варианта, описанного в пункте 9.1 (т. е. разработать прототип, основанный на одной из существующих систем, предлагаемых донорами), так как такой подход, в числе прочего, будет способствовать гармонизации и стандартизации форматов передачи данных;
- .2 некоторые делегации отдали предпочтение варианту, описанному в пункте 9.3 и предполагающему использование существующих систем с особым вниманием к гармонизации и стандартизации форматов передачи данных уже внедренными системами ЕМО; при этом также высказывались соображения о том, что, поскольку данный вариант не будет соответствовать ожиданиям некоторых доноров, это может повлиять на уровень и объем помощи, которая будет предоставлена; и
- .3 другие делегации высказали мнение о том, что, хотя это и не входит в круг ведения рабочей группы, вариант, представленный в пункте 9.2 (разработка совершенно нового прототипа), также может быть рассмотрен повторно после согласования охвата планируемой системы.

5.28 Комитет далее отметил мнение рабочей группы о том, что варианты, представленные в пунктах 9.1 и 9.3 документа FAL 40/5, не обязательно являются взаимоисключающими. Кроме того, системы ЕМО, предлагаемые некоторыми донорами, в настоящее время доступны для государств-членов, нуждающихся в помощи, в рамках двустороннего взаимодействия.

5.29 Что касается разработки прототипа ЕМО, Комитет также принял к сведению следующие мнения, высказанные рабочей группой:

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

5.30 Комитет принял к сведению мнение рабочей группы о том, что конкретные требования государств-членов, желающих внедрить ЕМО и нуждающихся в помощи,

должны быть дополнительно проанализированы с целью разработки продукта, который будет отвечать их специфическим потребностям.

5.31 Комитет принял к сведению заключение рабочей группы о том, что она не в состоянии дать рекомендации о дальнейших действиях по разработке прототипа ЕМО и что для продолжения рассмотрения данного вопроса необходима дополнительная информация.

5.32 Комитет отметил, что потребности пользователей имеют большое значение для определения объема работ по созданию прототипа ЕМО, и в связи с этим:

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

Гармонизация и стандартизация форматов передачи данных

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

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

5.35 Комитет далее принял к сведению мнение рабочей группы о том, что проблемы гармонизации и стандартизации часто возникают вследствие неизбежных различий в национальном законодательстве, организационных структурах и потребностях в данных, существующих у различных получателей информации, включая отдельные порты и государства порта.

5.36 В связи с этим Комитет предложил администрациям содействовать гармонизации потребностей отдельных портов и поощрять ее.

Сопровождение Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям

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

5.38 Комитет также постановил проверить существующие формы ФАЛ и информацию, связанную с безопасностью судна, на предмет возможных ошибок и несоответствий, как указано в документах FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1 и FAL 40/6/5.

5.39 Некоторые делегации высказали мнение о невозможности продолжения пересмотра Сводного руководства ИМО, поскольку это направление работы не включено в ПДВУ Организации; другие же делегации высказали противоположную точку зрения и, признавая, что прямой ссылки на Сводное руководство ИМО в ПДВУ нет, заявили, что данная работа может быть проведена, поскольку она является частью результатов текущей повестки дня Комитета. Тем не менее Комитет согласился с тем, что пересмотр Сводного руководства ИМО не включен в ПДВУ Организации, и вследствие этого решил не учреждать корреспондентскую группу по пересмотру *Сводного руководства ИМО по упрощению формальностей и электронным операциям*, рекомендованную к созданию рабочей группой.

5.40 Комитет предложил государствам-членам и международным организациям направить 41-й сессии КУФ предложения по новому результату, касающемуся пересмотра Сводного руководства ИМО.

5.41 Исходя из решения не учреждать корреспондентскую группу, Комитет предложил ВТО образовать неофициальную корреспондентскую группу под эгидой ПГМД, чтобы получить информацию от всех заинтересованных сторон с целью более эффективного продолжения работы по сопровождению Сводного руководства на основе обсуждений в рамках рабочей группы. Делегация Соединенных Штатов¹, признавая важность этого вопроса, предложила взять на себя роль центра по координации вклада ИМО в работу неофициальной корреспондентской группы ВТО и пригласила заинтересованные государства-члены и международные организации принять участие в этой деятельности.

5.42 Комитет отметил, что дальнейшая работа по соотнесению данных будет проводиться параллельно ЕЭК ООН, ВТО, ИСО и заинтересованными структурами частного сектора (такими как Группа по разработке судовых сообщений (SMDG) и группа PROTECT).

5.43 Комитет рассмотрел предложение одной из делегаций создать совместное рабочее веб-пространство в качестве общей площадки для рабочих, корреспондентских и иных совместных групп, чтобы они имели возможность обмена такими документами, как

¹ **Координатор:**
Mr. Roger Butturini
United States Coast Guard
United States Department of Homeland Security
Email: roger.k.butturini@uscg.mil

развернутые комментарии, проекты руководств, отраслевые стандарты, проекты докладов и т. д. Делегация сообщила, что другие международные организации, такие как ИСО, уже имеют в своем распоряжении такого рода рабочие веб-площадки. Комитет, признавая потенциальные выгоды такого инструмента, предложил Секретариату выяснить, к каким последствиям, в том числе бюджетным, может привести реализация данного предложения, и соответствующим образом проинформировать Комитет и другие органы ИМО.

6 ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ДОСТУПА К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ И ДОКУМЕНТАМ, ВКЛЮЧАЯ ЖУРНАЛЫ ОПЕРАЦИЙ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬСЯ НА СУДАХ, И ИХ ЭЛЕКТРОННЫХ ВЕРСИЙ

Справочная информация

6.1 Комитет напомнил, что его 38-я сессия утвердила пересмотренный перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах, в качестве циркуляра FAL.2/Circ.127 при условии принятия аналогичного решения 92-й сессией КБМ и 66-й сессией КЗМС. Эти комитеты согласились с решением 38-й сессии КУФ и одобрили его оформление в виде циркуляра FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462.

6.2 Комитет напомнил, что его 39-я сессия решила, что электронные свидетельства должны использоваться в качестве эквивалента традиционных свидетельств в бумажной форме при условии, что свидетельства и веб-сайт, используемый для доступа к ним, соответствуют требованиям руководства, одобренного Организацией, и что на судне имеются подробные инструкции по проверке подлинности.

6.3 Комитет напомнил, что его 39-я сессия также решила, что электронные свидетельства, демонстрируемые на экране компьютера, должны рассматриваться как отвечающие требованию «наличия на судах», и в связи с этим предложил КБМ и КЗМС рассмотреть вопрос о внесении поправок в циркуляр FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462 «List of certificates and documents required to be carried on board ships», чтобы отразить в нем данный подход.

6.4 Комитет напомнил, что его 39-я сессия поручила Секретариату изменить модуль ГИСИС «Освидетельствование и выдача свидетельств» путем внесения в него сведений об администрациях, выдающих электронные свидетельства, включая перечень свидетельств, выданных в электронной форме каждой администрацией, а также любую дополнительную информацию по усмотрению соответствующей администрации. Данная информация должна быть доступна для широкой общественности. Комитет также настоятельно призвал администрации, выдающие электронные свидетельства, передавать необходимую информацию Организации через модуль ГИСИС «Освидетельствование и выдача свидетельств», как только в данный модуль будут внесены изменения.

6.5 Комитет напомнил, что его 39-я сессия одобрила циркуляр FAL.5/Circ.39/Rev.1 *Guidelines for the use of electronic certificates* и предложила КБМ и КЗМС принять к сведению содержание циркуляра и предпринять любые действия, которые будут сочтены необходимыми.

6.6 Комитет напомнил, что его 39-я сессия рассмотрела вопрос о том, следует ли выпустить руководство в виде резолюции Ассамблеи или включить его в Сводное руководство ФАЛ, и постановила, что на данной стадии принимать то или иное решение было бы преждевременно. Комитет постановил, что его 40-я сессия вернется к обсуждению этого предложения с учетом опыта применения указанного руководства.

6.7 Комитет напомнил, что его 39-я сессия решила вновь образовать корреспондентскую группу по электронному доступу к свидетельствам и документам, координируемую Соединенными Штатами.

Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах

6.8 Комитет отметил, что 67-я сессия КЗМС и 94-я сессия КБМ поручили 2-й сессии Подкомитета III рассмотреть вопрос о внесении изменений в циркуляр FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, с тем чтобы отразить в нем положения *Руководства по использованию электронных свидетельств* (FAL.5/Circ.39/Rev.1), одобренные 39-й сессией КУФ, в связи с решением о том, что электронные свидетельства, демонстрируемые на экране компьютера, должны рассматриваться как отвечающие требованию «наличия на судах» при условии, что свидетельства и веб-сайт, используемый для доступа к ним, соответствуют требованиям руководства, одобренного Организацией.

6.9 Комитет отметил, что 2-я сессия Подкомитета III, с учетом того, что модуль Глобальной интегрированной системы информации о судоходстве (ГИСИС) «Освидетельствование и выдача свидетельств» был доработан с целью обеспечения возможности внесения в него информации, касающейся электронных свидетельств, решила, что существующий циркуляр FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462 не препятствует использованию электронных свидетельств и что в настоящее время необходимость в приведении указанного циркуляра в соответствие с циркуляром FAL.5/Circ.39/Rev.1 отсутствует. Вместе с тем Комитет отметил, что такая необходимость может возникнуть позже, исходя из результатов рассмотрения вопроса об использовании электронных журналов операций, предусмотренных Конвенцией МАРПОЛ, 69-й сессией КЗМС и итогов работы корреспондентской группы по электронному доступу к свидетельствам и документам, образованной на 39-й сессии КУФ.

Использование электронных журналов операций

6.10 Комитет отметил, что 67-я сессия КЗМС поручила Секретариату предоставить информацию об одобрении *Руководства по использованию электронных свидетельств* (FAL.5/Circ.39/Rev.1) корреспондентской группе по использованию электронных журналов операций, предусмотренных Конвенцией МАРПОЛ, которая должна была направить доклад 68-й сессии КЗМС.

6.11 Комитет отметил, что ввиду ограниченного времени 68-я сессия КЗМС постановила перенести рассмотрение пункта повестки дня «Использование электронных журналов операций» и доклада корреспондентской группы по использованию электронных журналов операций, предусмотренных Конвенцией МАРПОЛ, (MEPC 68/9) на 69-ю сессию КЗМС.

Доклад корреспондентской группы по электронному доступу к свидетельствам и документам

6.12 Комитет с благодарностью принял к сведению доклад корреспондентской группы по электронному доступу к свидетельствам и документам, которые должны иметься на судах (FAL 40/6), и, в частности, отметил работу, сделанную ее координатором г-ном Роджером К. Буттурини (Соединенные Штаты).

6.13 В ходе обсуждения доклада корреспондентской группы Комитет согласился передать его Рабочей группе по электронным средствам очистки судов для рассмотрения.

6.14 Комитет принял к сведению документ FAL 40/6/2 (ИСО), который содержит более подробную техническую информацию о полностью цифровой и подписанной версии электронных свидетельств и об особенностях внедрения этой системы; если Комитет примет соответствующее решение, ИСО инициирует разработку необходимых технических стандартов. Комитет решил не направлять этот документ рабочей группе, поскольку на данном этапе было бы преждевременно рассматривать указанную тему в рамках этой группы.

Поручения рабочей группе

6.15 Комитет поручил Рабочей группе по электронным средствам очистки судов под председательством г-на Роджера Буттурини (Соединенные Штаты), с учетом документа FAL 40/6, а также проведенных на пленарном заседании обсуждений этого вопроса и принятых в его ходе решений:

- .1 доработать *Руководство по использованию электронных свидетельств* и дать рекомендации о дальнейших действиях, связанных с руководством;
- .2 доработать предложенные поправки к резолюции A.1052(27) *Процедуры контроля судов государством порта 2011 года*, направленные на содействие более широкому распространению электронных свидетельств; и
- .3 рассмотреть вопрос о необходимости возобновления деятельности корреспондентской группы по электронному доступу к свидетельствам и документам и, в случае наличия таковой, надлежащим образом проинформировать об этом Комитет и подготовить проект круга ведения.

Рассмотрение доклада рабочей группы

6.16 Получив соответствующую часть доклада рабочей группы (FAL 40/WP.3), Комитет предпринял действия, описанные в нижеследующих пунктах.

Руководство по использованию электронных свидетельств

6.17 Совет поддержал мнение рабочей группы о том, что на данном этапе представляется предпочтительным сохранить данное руководство в виде циркуляра КУФ, не оформляя его в качестве резолюции Ассамблеи и не включая его в Сводное руководство ИМО, и продолжить накапливать опыт применения электронных свидетельств.

6.18 Комитет одобрил циркуляр FAL.5/Circ.39/Rev.2 *Guidelines for the use of electronic certificates*.

6.19 Комитет решил, что нет необходимости возобновлять деятельность корреспондентской группы по электронному доступу к свидетельствам и документам, и предложил государствам-членам, выдающим электронные свидетельства, продолжить делиться своим опытом и направить соответствующую информацию 41-й сессии КУФ.

6.20 Комитет отметил инициативу ИСО и других организаций по подготовке необходимых стандартов в поддержку разработки и внедрения полностью цифровых свидетельств на основе моделей данных, аналогичных тем, которые используются для электронных сообщений, и заявил, что и далее будет поддерживать такого рода инициативы.

Процедуры контроля судов государством порта 2011 года, направленные на содействие более широкому распространению электронных свидетельств

6.21 Комитет одобрил проект поправок к резолюции А.1052(27) *Процедуры контроля судов государством порта 2011 года*, приведенный в приложении 2, и постановил направить его Комитету по безопасности на море и Комитету по защите морской среды для рассмотрения и принятия соответствующих мер, с тем чтобы далее поправки могли быть переданы Ассамблее для утверждения.

7 МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ЛЮДЕЙ, СПАСЕННЫХ НА МОРЕ

Региональное соглашение между странами Средиземноморского региона

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

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

7.3 Комитет отметил, что 13 апреля 2015 года было проведено неофициальное совещание государств-членов, участвовавших в предыдущих обсуждениях, но сколько-нибудь существенного прогресса в вопросе о региональном соглашении достигнуто не было.

Отраслевое руководство по крупномасштабным спасательным операциям

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

- .1 перенесла запланированный результат 5.1.2.2 из повестки дня на двухгодичный период 2016–2017 годов в повестку дня 3-й сессии Подкомитета NCSR; и
- .2 направила *Руководство по обеспечению безопасности и охраны моряков и спасенных лиц* 3-й сессии Подкомитета NCSR для рассмотрения и последующего доклада 96-й сессии КБМ.

7.5 Комитет отметил, что 3-я сессия Подкомитета NCSR рассмотрела документ NCSR 3/18 (МПС), в котором содержится информация о втором издании руководства «Large scale rescue operations at sea: Guidance on ensuring the safety and security of seafarers and rescued persons» («Крупномасштабные спасательные операции на море:

руководство по обеспечению безопасности и охране моряков и спасенных лиц»), и решила:

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

Подкомитет принял к сведению представленную информацию и мнения, высказанные несколькими делегациями о том, что:

- .1 небезопасная смешанная миграция по морю должна оставаться одним из приоритетных пунктов в повестке дня Организации;
- .2 спасение мигрантов на море, в частности в водах Средиземного моря, по-прежнему является серьезной проблемой, помощь в решении которой местным спасательным службам оказывают многие организации, в том числе МФСМ и FRONTEX;
- .3 суда и экипажи, вызванные для оказания помощи в проведении таких спасательных операций, должны быть защищены от опасности и получать соответствующую поддержку; и
- .4 существует необходимость в том, чтобы прибрежные государства прилагали дополнительные усилия к тому, чтобы лучше контролировать ситуацию и в конечном счете не допускать отправления ненадежных судов в столь опасное плавание от своих берегов.

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

Модуль по упрощению формальностей Глобальной интегрированной системы информации о судоходстве (ГИСИС) ИМО

8.1 Комитет напомнил, что подробные сведения о модуле ГИСИС по упрощению формальностей были разосланы циркулярным письмом № 3281 от 28 июня 2012 года, а также циркулярным письмом № 3476 от 22 июля 2014 года, и что данный модуль предоставляет доступ к следующей информации:

- .1 сообщения о случаях выявления безбилетных пассажиров;
- .2 контактные адреса уполномоченных органов государственной власти и международных организаций, занимающихся вопросами упрощения формальностей;

- .3 электронные адреса государственных органов для облегчения обмена электронной информацией; и
- .4 извещения, направленные в ИМО согласно статье VIII Конвенции ФАЛ.

8.2 Комитет призвал государства-члены и международные организации использовать модули ГИСИС для отправки данных и получения информации.

Рассмотрение и анализ сообщений и информации о безбилетных пассажирах

8.3 Комитет принял к сведению информацию Секретариата о том, что со времени проведения его 39-й сессии Секретариат выпустил циркуляры FAL.2/Circ.129 и FAL.2/Circ.130, в которых содержатся ежегодные статистические данные за 2014 и 2015 годы соответственно.

8.4 Согласно этим документам в 2008 году Организации было сообщено о 494 случаях выявления безбилетных пассажиров, в 2009 году – о 314 случаях, в 2010 году – о 253 случаях, в 2011 году – о 70 случаях, в 2012 году – о 36 случаях, в 2013 году – о 70 случаях, в 2014 году – о 61 случае и в 2015 году – о 21 случае.

8.5 Что касается числа безбилетных пассажиров, выявленных в случаях, о которых было сообщено Организации, то в 2008 году оно составило 2 052, в 2009 году – 1 070, в 2010 году – 721, в 2011 году – 189, в 2012 году – 64, в 2013 году – 203, в 2014 году – 120 и в 2015 году – 52.

Случаи выявления и количество безбилетных пассажиров

Год	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Случаи выявления безбилетных пассажиров	494	314	253	73	90	70	61	21
Безбилетные пассажиры	2 052	1 070	721	193	166	203	120	52

8.6 Комитет отметил, что всего по состоянию на 31 декабря 2015 года Организацией было получено 4 474 сообщения о 13 984 безбилетных пассажирах.

8.7 Комитет отметил тот факт, что, несмотря на появление в ГИСИС новой функции, явно прослеживается тенденция к снижению количества извещений, направляемых в ИМО, а число поступающих сообщений очень мало, из чего можно сделать вывод о том, что статистические данные не являются надежными (всего 61 случай выявления 120 безбилетных пассажиров в 2014 году и 21 случай выявления 52 безбилетных пассажиров в 2015 году).

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

8.9 Клубы «Пи энд Ай» напомнили Комитету о том, что ранее ими дважды производился сбор данных о безбилетных пассажирах в поддержку более эффективной реализации «Пересмотренного руководства по предотвращению доступа безбилетных пассажиров и распределению обязанностей по обеспечению успешного урегулирования инцидентов, связанных с безбилетными пассажирами» путем налаживания более тесного

сотрудничества между национальными администрациями, портовыми властями, капитанами и судовладельцами в целях содействия высадке и репатриации безбилетных пассажиров. В рамках двух предыдущих кампаний по сбору данных анализировалась информация о количестве, гражданстве и портах посадки безбилетных пассажиров, а также об общей сумме связанных с ними затрат за 2007–2008 (FAL 36/6) и 2011–2012 (FAL 38/6/2) полисные годы. Клубы «Пи энд Ай» проинформировали Комитет о начале третьего раунда сбора данных за 2014–2015 полисный год, о результатах которого будет доложено 41-й сессии КУФ. Клубы «Пи энд Ай» выразили надежду на то, что три набора данных, собранных с трехлетним интервалом, позволят выявить любые имеющие место тенденции, и в частности определить, повлияли ли на ситуацию в данной сфере состоявшиеся региональные семинары (см. пункт 12.2.3).

8.10 Комитет принял к сведению предоставленную Секретариатом информацию о некотором усовершенствовании интерфейса модуля по безбилетным пассажирам в системе ГИСИС в целях облегчения загрузки данных и формирования сообщений о безбилетных пассажирах. Подробные сведения об усовершенствованном модуле будут сообщены в циркулярном письме, которое будет разослано вскоре после окончания 40-й сессии КУФ.

8.11 Комитет напомнил, что его 27-я сессия поручила Секретариату на ежегодной основе готовить статистический анализ сообщений, получаемых Организацией в течение каждого календарного года, и ежеквартально публиковать перечень соответствующих инцидентов. Принимая во внимание появление новой функции в ГИСИС, Комитет постановил более не выпускать ежеквартальные перечни инцидентов, связанных с безбилетными пассажирами, и ежегодные циркуляры со статистической информацией о такого рода инцидентах за соответствующий календарный год. При этом Секретариат будет продолжать информировать Комитет о получаемых Организацией ежегодных и сводных данных о количестве безбилетных пассажиров.

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

8.12 Комитет напомнил, что его 39-я сессия отметила, что общее количество представляющих опасность случаев незаконного провоза или транспортировки мигрантов морем, о которых было сообщено Организации, за период с 1 января 1999 года по 1 сентября 2014 года составило 1 925, а общее число перевозившихся таким образом мигрантов в составе смешанных групп достигло 88 833.

8.13 Комитет далее напомнил, что его 39-я сессия отметила, что фактическое количество мигрантов в составе смешанных групп и людей, спасенных на море, значительно превышает заявленное в ГИСИС и что число таких лиц в 2014 году значительно выросло, причем многих из них пришлось спасти.

8.14 Комитет отметил, что в соответствии с решением 95-й сессии КБМ об изменении формата сообщений, как указано в приложении к документу MSC 95/21/10/Add.1, Секретариат ИМО на основе сведений, содержащихся в существующих циркулярах MSC.3, обеспечил информационное наполнение новой межучрежденческой платформы для обмена данными о незаконных перевозках мигрантов морем; данная платформа, функционирующая с 6 июля 2015 года, содержит как открытую информацию, так и данные, доступ к которым ограничен и предоставляется государствам-членам. Подробные сведения о новой совместной платформе были разосланы циркулярным письмом № 3569 от 15 июля 2015 года.

8.15 Комитет отметил, что после запуска новой платформы утилита модуля ФАЛ ГИСИС для обмена сообщениями об опасной практике незаконного провоза или транспортировки мигрантов морем (циркулярное письмо № 3281 от 28 июня 2012 года) была отключена и соответствующая функция в ГИСИС более не поддерживается.

8.16 Комитет выразил свою озабоченность тем, что с момента запуска платформы сведения лишь об одном инциденте были переданы в объединенную базу данных о незаконном провозе мигрантов морем.

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

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

9.1 Комитет напомнил, что его 39-я сессия рассмотрела вопрос о необходимости разработки *Руководства по кибербезопасности на море* в свете резкого расширения применения киберсистем в морском секторе; однако 39-я сессия КУФ отметила, что соответствующий запланированный результат в Плане действий высокого уровня Организации возлагает ответственность за безопасность на море на КБМ, а не на КУФ; что в отрасли уже ведутся работы по решению этой проблемы и что данный вопрос уже рассматривается Комитетом по безопасности на море.

9.2 Комитет напомнил, что после рассмотрения предложения Канады (документ FAL 39/WP.8) 39-я сессия КУФ постановила включить в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат «Руководство по кибербезопасности на море», для завершения работы над которым требуется одна сессия.

9.3 Комитет отметил, что 113-я сессия Совета (раздел 6 документа С 113/D) в числе прочего одобрила новые результаты, согласованные на указанной сессии, для включения в План действий высокого уровня и приоритеты на двухгодичный период 2016–2017 годов, изменив название результата на «Руководство по связанным с упрощением формальностей аспектам защиты сети морского транспорта от киберугроз».

9.4 Комитет отметил, что 29-я сессия Ассамблеи утвердила для включения в План действий высокого уровня (резолюция А.1098(29)) результат 6.1.1.2, который предусматривает разработку «Руководства по связанным с упрощением формальностей аспектам защиты сети морского транспорта от киберугроз».

9.5 Комитет отметил, что проблема кибербезопасности уже рассматривается КБМ и что задача КУФ состоит в том, чтобы сосредоточить усилия на связанных с упрощением формальностей аспектах защиты сети морского транспорта. В связи с этим в ходе рассмотрения вопроса о тех аспектах защиты сети морского транспорта от киберугроз, которые связаны с упрощением формальностей, а не с мерами безопасности, направленными на предотвращение таких угроз или смягчение их последствий, Комитет отметил, что:

- .1 цели Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) включают создание структуры для «выявления угрозы, затрагивающей охрану, и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с охраной судов или портовых средств, используемых в международных перевозках»;

- .2 Организация выпустила ряд рекомендаций по управлению рисками, представляющими угрозу для безопасности. Описание системы всесторонней оценки любых угроз в сфере безопасности содержится в разделе 5 руководства *Guide to Maritime Security and the ISPS Code*;
- .3 и Комитет по упрощению формальностей, и Комитет по безопасности на море согласились с тем, что «в вопросах обеспечения безопасности цепи поставок ведущая роль отводится ВТО, тогда как роль ИМО ограничена аспектами, относящимися к судам и портовым средствам» (MSC-FAL.1/Circ.1); и
- .4 Конвенция ФАЛ, Конвенция СОЛАС, Кодекс ОСПС и руководство «*Guide to Maritime Security and the ISPS Code*» не содержат положений, напрямую связанных с ответственностью администраций за защиту информации о прибытии, пребывании, отправлении и охране судна, которую они получают в соответствии с требованиями, содержащимися в этих документах.

9.6 Комитет рассмотрел следующие документы:

- .1 FAL 40/9 (Канада и Соединенные Штаты), в котором содержатся исходные посылки для разработки руководства по управлению киберрисками (УКР) для защиты информации коммерческого характера, описание угроз в сфере охраны и безопасности, связанных со слабыми местами, возникающими в результате ненадлежащей интеграции киберсистем, и предложение о координации действий с КБМ в целях совместной разработки силами КУФ и КБМ единого набора всеобъемлющих, но не имеющих обязательной силы принципов УКР в сфере охраны, безопасности и защиты информации коммерческого характера;
- .2 FAL 40/INF.5 (Канада и Соединенные Штаты), обобщающий передовой международный опыт в сфере УКР, который может лечь в основу разработки руководства в соответствии с предложением, содержащимся в приложении к документу FAL 40/9;
- .3 FAL 40/9/1 (МПС и др.), содержащий замечания к документу FAL 40/9, в частности указывающие на то, что, хотя разработка единого набора руководящих принципов управления киберрисками представляется полезной в качестве долгосрочной цели, направленной на обеспечение безопасности судовых киберсистем и защиту «информации коммерческого характера», о которой говорится в документе FAL 40/9, любые аспекты этой темы, выходящие за рамки проблемы упрощения формальностей, лучше всего обсуждать в рамках КБМ ; и
- .4 FAL 40/INF.4 (МПС и др.), в котором приводится информация о вновь разработанном отраслевом руководстве по обеспечению кибербезопасности на судах.

9.7 Комитет, признавая, что ответственность за сферу морской безопасности лежит на КБМ, решил, что во избежание дублирования необходимо обеспечить надлежащую координацию действий с Комитетом по безопасности на море с тем, чтобы разработать единый набор не имеющих обязательной силы руководящих указаний по управлению киберрисками, включая защиту информации коммерческого характера.

9.8 Большинство делегаций высказали мнение о том, что на данном этапе было бы преждевременно рассматривать вопрос о разработке руководящих принципов и что Комитету следует дождаться итогов работы Комитета по безопасности на море, прежде чем разрабатывать ту часть руководящих указаний, которая касается защиты информации коммерческого характера. Тем не менее Комитет согласился провести предварительное обсуждение для выявления связанных с упрощением формальностей аспектов защиты от киберугроз, которые могут повлиять на международные морские перевозки, и соответствующим образом проинформировать Комитет по безопасности на море.

Поручения рабочей группе

9.9 Рассмотрев вышеуказанные вопросы, Комитет поручил Рабочей группе по электронным средствам очистки судов под председательством г-на Роджера Буттурини (Соединенные Штаты), с учетом документов FAL 40/9, FAL 40/9/1 и высказанных на пленарном заседании замечаний и предложений, а также принятых в его ходе решений, рассмотреть в принципе вопросы упрощения формальностей, касающиеся киберугроз, которые могут повлиять на международные морские перевозки, с тем чтобы обеспечить более эффективную информационную поддержку обсуждений вопросов кибербезопасности Комитетом по безопасности на море.

Доклад рабочей группы

9.10 Получив соответствующую часть доклада рабочей группы (FAL 40/WP.3), Комитет согласился включить Чили и Мексику в состав участников группы и предпринял действия, указанные ниже.

9.11 Комитет одобрил мнение рабочей группы о том, что:

- .1 КУФ должен сыграть определенную роль в противодействии нарастающим киберугрозам со стороны Организации;
- .2 на КУФ возложены серьезные обязанности в сфере управления обусловленными киберугрозами рисками в том, что касается упрощения процедур, связанных с ЕМО, электронными свидетельствами, обменом данными между судами и береговыми структурами, информацией, предоставляемой до прихода судна согласно Конвенции, и процедурами взаимодействия по линии судно/порт; и
- .3 если КБМ примет решение о разработке руководящих указаний по кибербезопасности, они, во избежание дублирования, должны быть оформлены как совместные руководящие указания КУФ/КБМ, основанные на принципах, применимых ко всем заинтересованным сторонам, будь то суда или береговые структуры.

9.12 Комитет решил перенести срок завершения работ в рамках данного пункта повестки дня на 2017 год в связи с необходимостью дождаться итогов работы КБМ по данному вопросу. Комитет предложил государствам-членам направить 41-й сессии КУФ конкретные предложения по вопросам упрощения формальностей, которые следует включить в рассматриваемые совместные руководящие указания по кибербезопасности, с учетом итогов 96-й сессии КБМ.

10 РУКОВОДСТВО ПО МИНИМАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ И ОБУЧЕНИЮ БЕРЕГОВОГО ПЕРСОНАЛА, ЗАНЯТОГО ШВАРТОВНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ

10.1 Комитет напомнил, что его 32-я сессия утвердила циркуляр FAL.6/Circ.11 *Guidelines on minimum training and education for mooring personnel* и образовала корреспондентскую группу по разработке типового курса подготовки персонала, занятого швартовными операциями.

10.2 Комитет напомнил, что его 38-я сессия постановила включить новый результат «Пересмотр Руководства по минимальной подготовке и обучению берегового персонала, занятого швартовными операциями» в План действий высокого уровня Организации и приоритеты на двухгодичный период 2014–2015 годов.

10.3 Комитет напомнил, что его 39-я сессия рассмотрела документ FAL 39/9 (Бельгия, Испания и Италия), в котором предлагается внести поправки в циркуляр FAL.6/Circ.11, и постановила передать указанный документ Рабочей группе по циркулярам КУФ о подготовке персонала, занятого швартовными операциями.

10.4 Комитет напомнил, что его 39-я сессия рассмотрела доклад рабочей группы (FAL 39/WP.7) и, отметив, что мнения членов рабочей группы разделились, сочла невозможным на тот момент одобрить пересмотренное руководство, подготовленное рабочей группой. 39-я сессия КУФ далее отметила, что в ходе будущего пересмотра руководства должны быть рассмотрены следующие вопросы:

- .1 необходимость включения в руководство определения понятия «персонал, занятый швартовными операциями»; и
- .2 сохранение в циркуляре сведений о приватизации портовых служб.

10.5 Комитет напомнил, что его 39-я сессия утвердила перенос завершения работ по данному результату на 2016 год и предложила государствам-членам и международным организациям направить соответствующие предложения 40-й сессии КУФ.

10.6 Комитет рассмотрел документы FAL 40/10 (МФАКС, МОМЗ и Морской институт) и FAL 40/10/1 (Испания и Италия), в которых содержатся два различных предложения о внесении поправок в указанное руководство.

10.7 Отметив различия между этими двумя документами, касающиеся сферы применения руководства (в документе FAL 40/10 речь идет о сохранении существующего двухуровневого подхода к подготовке персонала, а в документе FAL 40/10/1 предлагается обеспечить одинаковый уровень подготовки для всех работников, занятых швартовными операциями, независимо от того, находятся они на борту или нет), Комитет решил, что руководство должно включать два уровня подготовки. На основании этого решения Комитет постановил использовать документ FAL 40/10 в качестве основы для обсуждений в рамках рабочей группы, но при этом принять во внимание подробные предложения, содержащиеся в документе FAL 40/10/1.

Образование рабочей группы

10.8 Комитет образовал Рабочую группу по циркуляру КУФ о подготовке персонала, занятого швартовными операциями, под председательством г-на Хокона Стурхауга (Норвегия) и поручил ей, с учетом документов FAL 40/10 и FAL 40/10/1, а также принятых на пленарном заседании решений и высказанных в его ходе замечаний и предложений:

- .1 пересмотреть *Руководство по минимальной подготовке и обучению берегового персонала, занятого швартовными операциями* и подготовить его окончательный проект для одобрения Комитетом, взяв за основу документ FAL 40/10;
- .2 подготовить сопроводительное письмо к циркуляру КУФ, если это будет сочтено необходимым.

Рассмотрение доклада рабочей группы

10.9 Рассмотрев доклад рабочей группы (FAL 40/WP.4) в рамках данного пункта повестки дня, Комитет одобрил его в целом.

10.10 Комитет, рассмотрев ряд предложенных поправок к тексту, одобрил циркуляр FAL.6/Circ.11/Rev.1 *Guidelines on minimum training and education for mooring personnel*.

11 ПЕРЕСМОТР ПУБЛИКАЦИИ ИКАО/ИМО О МЕЖДУНАРОДНЫХ УКАЗАТЕЛЬНЫХ ЗНАКАХ ДЛЯ ОРИЕНТАЦИИ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ В АЭРОПОРТАХ И МОРСКИХ ТЕРМИНАЛАХ

11.1 Комитет напомнил, что его 39-я сессия рассмотрела документ FAL 39/13 (Италия и ИСО), в котором предлагается провести пересмотр совместной публикации ИМО/ИКАО о международных указательных знаках для ориентации лиц, находящихся в аэропортах и морских терминалах, и решила включить в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода, результат «Обзор международных указательных знаков для ориентации лиц, находящихся в морских терминалах». Принимая во внимание тот факт, что данный вопрос не будет рассматриваться Комитетом до весны 2016 года, 39-я сессия КУФ постановила проинформировать ИКАО об этом решении и, в целях предотвращения каких-либо задержек, рекомендовать ИКАО издать ее публикацию о международных указательных знаках для ориентации лиц, находящихся в терминалах аэропортов, в надлежащем порядке. После 39-й сессии КУФ Секретариат ИКАО сообщил, что ИКАО не закончит эту работу до мая 2016 года и, следовательно, может дожидаться итогов 40-й сессии КУФ.

11.2 Секретариат далее проинформировал Комитет о планах Секретариата ИКАО представить доклад о ходе этих работ совещанию Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей в апреле 2016 года и продолжить свою деятельность в этой сфере в межсессионный период с целью ее завершения к лету 2017 года.

11.3 Комитет рассмотрел документ FAL 40/11 (ИСО), в котором предлагается провести данную работу в межсессионный период под эгидой Технического комитета 8 ИСО и представить соответствующим образом переработанное содержание публикации 41-й сессии КУФ. Государствам-членам было предложено оказать ИСО информационную поддержку в ее работе, связавшись с председателем ИСО/ТК8/ПК1² или секретарем ПК1³ для получения дополнительных сведений, или принять участие в разработке соответствующих указательных знаков.

11.4 В ходе последовавшего обсуждения Комитет отметил выраженную его участниками обеспокоенность в связи с тем, что рассматриваемые знаки для морских терминалов не связаны с обеспечением безопасности и уже соответствуют своему целевому назначению. ИСО подтвердила, что задача состоит в том, чтобы унифицировать только

² Mr. Robin Townsend – robin.townsend@lr.org

³ Mr. Michael Blair – Michael.L.Blair@uscg.mil

те знаки, которые связаны с обеспечением безопасности, чтобы гарантировать их идентичность при установке как на судах, так и на морских терминалах. В этой ситуации единственное, что может сделать ИМО, это проверить работу ИКАО с тем, чтобы ее результаты могли быть оформлены в виде совместной публикации.

11.5 Комитет решил, что, поскольку ИКАО завершит эту работу не ранее конца 2017 года, было бы целесообразно перенести данный пункт в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, и не рассматривать этот вопрос на 41-й сессии КУФ.

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

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

12.2 Комитет рассмотрел документ FAL 40/12 (Секретариат), в котором сообщается о мероприятиях, связанных с осуществлением Конвенции ФАЛ с поправками и проводившихся в рамках ОПТС в период с мая 2014 года по ноябрь 2015 года, и отметил, что:

- .1 в Турции и Бахрейне прошли два субрегиональных семинара;
- .2 три национальных семинара были проведены в Анголе, Камбодже и Папуа-Новой Гвинее в целях стимулирования присоединения к Конвенции ФАЛ и обеспечения ее более эффективного осуществления. Эти национальные семинары повысили уровень осведомленности о Конвенции ФАЛ, электронных средствах очистки судов и концепции единого окна. Данные семинары также были ориентированы на улучшение координации действий между органами государственной власти и структурами частного сектора в портах;
- .3 после успешного проведения в Кот-д'Ивуаре регионального семинара «Безбилетные пассажиры в Западной и Центральной Африке» Секретариат организовал в Южной Африке региональный семинар «Безбилетные пассажиры на востоке и юге Африки: анализ текущей ситуации и меры по уменьшению их количества»; и
- .4 еще одним важным проектом по упрощению формальностей стал демонстрационный проект, который был одобрен 62-й сессией КТС с целью «демонстрации потенциального воздействия упрощения формальностей на морском транспорте на снижение уровня бедности (ЦРДТ 1)». Для реализации второй и последней части второй фазы проекта в феврале 2015 года Секретариат направил одну миссию в Камерун. Комитет отметил, что работа по анализу двух фаз проекта и отчетов консультантов уже началась и соответствующие результаты будут представлены 66-й сессии КТС.

12.3 Делегация Камеруна выразила свою признательность за демонстрационный проект, посвященный потенциальному воздействию упрощения формальностей на развитие морского транспорта и снижение уровня бедности. Заинтересованные стороны в Камеруне считают подготовленный консультантами отчет полезным. Их основные рекомендации по активизации процесса упрощения формальностей в портах лягут в основу запроса о предоставлении дальнейшей технической помощи со стороны Организации.

12.4 В заключение Комитет настоятельно призвал государства-члены оказывать содействие осуществлению программы технического сотрудничества ИМО.

13 ОТНОШЕНИЯ С ДРУГИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Отношения с неправительственными организациями

13.1 При рассмотрении документа FAL 40/13 (Секретариат) Комитет отметил соответствующие решения 113-й и 114-й сессий Совета, касающиеся отношений с неправительственными организациями, и в частности приветствовал решение 114-й сессии Совета предоставить консультативный статус Международному объединению систем портового обслуживания (IPCSA), поскольку новая НПО может внести конструктивный вклад в работу Комитета.

14 ПРИМЕНЕНИЕ РУКОВОДСТВА КОМИТЕТА*

14.1 Комитет напомнил, что его 39-я сессия одобрила циркуляр FAL.3/Circ.210 *Guidelines on the organization and method of work of the Facilitation Committee*.

14.2 Комитет напомнил, что 29-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию A.1099(29) *Применение Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, в которой содержится просьба к Совету и комитетам в течение двухгодичного периода 2016–2017 годов провести обзор руководств по организации и методу их работы и соответствующим образом пересмотреть их с учетом документа о *применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*.

14.3 В ходе рассмотрения Комитетом документов FAL 40/14 и FAL 40/INF.2 (Секретариат), в которых предложены поправки к Руководству Комитета по организации и методу его работы, были высказаны следующие мнения:

- .1 существует несколько различий редакционного характера между текстом, предложенным Секретариатом, и резолюцией A.1099(29); и
- .2 принимая во внимание обязательный характер резолюции A.1099(29), текст должен быть пересмотрен таким образом, чтобы в нем была отражена обязательность его исполнения.

14.4 После всестороннего обсуждения Комитет принял решение исключить слово «Guidelines» из заголовка и текста, а также во всех соответствующих случаях использовать в новом документе формулировки, отражающие его обязательный характер, основываясь на резолюции A.1099(29). Комитет постановил поручить Секретариату подготовить рабочий документ, включающий вышеупомянутые поправки, с целью его рассмотрения Комитетом в пятницу, 8 апреля.

14.5 Рассмотрев документ FAL 40/WP.6, Комитет одобрил для рассылки циркуляр FAL.3/Circ.211 «Organization and method of work of the Facilitation Committee», который отменяет ныне действующее руководство, содержащееся в циркуляре FAL.3/Circ.210.

14.6 Комитет поручил Секретариату подготовить и разослать новый документ по организации и методу работы Комитета по упрощению формальностей и уполномочил

* Примечание переводчика: указанное руководство на русский язык не переводилось.

Секретариат внести в него любые редакционные изменения, которые могут быть сочтены необходимыми в ходе подготовки документа.

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

14.8 Комитет далее постановил изменить название пункта повестки дня «Применение Руководства Комитета» на «Применение процедур Комитета по организации и методу работы» в целях приведения его в соответствие с вышеупомянутым решением.

15 ПРОГРАММА РАБОТЫ

Существенные пункты для включения в повестку дня 41-й сессии КУФ

15.1 С учетом документа FAL 40/WP.2 (председатель) и на основе результатов работы сессии Комитет внес поправки в перечень существенных пунктов для включения в предварительную повестку дня его 41-й сессии, изложенный в приложении 3, и утвердил его.

15.2 Приняв к сведению предложение Генерального секретаря о необходимости уделять больше внимания взаимодействию между судами и портами, и в частности роли порта в качестве основного поставщика услуг судам, Комитет призвал государства-члены и международные организации пересмотреть концепцию взаимодействия по линии судно/порт и представить на 41-ю сессию КУФ предложения о включении нового пункта повестки дня в ПДВУ Организации.

Образование рабочих и редакционных групп в ходе 41-й сессии КУФ

15.3 Учитывая решения, принятые в рамках различных пунктов повестки дня, Комитет постановил, что на его 41-й сессии должны быть образованы рабочие группы по следующим вопросам:

- .1 применение концепции единого окна; и
- .2 пересмотр Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ.

15.4 Комитет признал, что на данном этапе невозможно точно определить потребности в образовании дополнительных редакционных групп на его 41-й сессии.

15.5 Комитет далее постановил, что в случае необходимости его 41-я сессия определит любые другие рабочие или редакционные группы, которые, возможно, будет необходимо образовать при рассмотрении различных пунктов повестки дня. Комитет поручил Секретариату после консультаций с председателем подготовить и разослать предварительный график работы его 41-й сессии и перечень рабочих или редакционных групп, которые, возможно, будет необходимо образовать на 41-й сессии КУФ.

Предложения о графике проведения сессий на двухгодичный период 2018–2019 годов

15.6 Комитет рассмотрел предложение Генерального секретаря о том, что Комитету следует проводить очередные сессии один раз в год в соответствии со статьей 50 Конвенции об ИМО и Правил 2 а) Правил процедуры, а не раз в полтора года, как это делается сейчас, что позволит придать необходимую динамику работе по выполнению важных задач, стоящих перед Комитетом.

15.7 Комитет напомнил, что его 37-я сессия (пункт 14.7 документа FAL 37/17) предложила Комитету проводить сессии один раз в полтора года вместо одного раза в год, исходя из повестки дня следующей сессии и с учетом существовавших на тот момент бюджетных ограничений и соображений экономии. 37-я сессия КУФ согласилась с тем, что данное решение будет необходимо периодически пересматривать, принимая во внимание повестку дня Комитета, а также необходимость дальнейшего продвижения вперед в решении вопросов, связанных с упрощением формальностей. Совет (пункт 8.2 документа C/ES 26/D) отметил, что решение Комитета в будущем проводить заседания раз в полтора года подлежит периодическому пересмотру.

15.8 В целях соблюдения Конвенции ИМО, а также придания необходимой динамики работе Комитета, Комитет постановил отменить решение, принятое его 37-й сессией, и в будущем проводить очередные сессии ежегодно.

15.9 Комитет далее постановил сократить количество дней сессионной работы Комитета до четырех, а число сопровождающихся устным переводом заседаний – до восьми. Это решение будет распространяться на 41-ю и последующие сессии КУФ, при этом вопрос о продолжительности сессий будет периодически пересматриваться с учетом загруженности повестки дня.

15.10 Комитет постановил провести одну сессионную неделю в 2018 году и одну – в 2019 году (по восемь заседаний, сопровождающихся устным переводом, в течение четырех дней) и предложил Генеральному секретарю подготовить соответствующие бюджетные предложения на двухгодичный период 2018–2019 годов для рассмотрения на тридцатой очередной сессии Ассамблеи в ноябре 2017 года.

Дата и место проведения следующей сессии

15.11 Комитет отметил, что в соответствии с упомянутым выше решением проведение 41-й сессии КУФ предварительно запланировано на 4–7 апреля 2017 года в штаб-квартире ИМО по адресу: 4 Albert Embankment, London, United Kingdom.

Состояние результатов Комитета, запланированных на двухгодичный период 2018–2019 годов

15.12 Комитет отметил, что в соответствии с пунктом 9.1 документа о *применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, принятого резолюцией A.1099(29), доклады о состоянии результатов, включенных в План действий высокого уровня, должны подготавливаться и прилагаться к докладам о каждой сессии подкомитетов и комитетов, а также к докладу Совета Ассамблее за двухгодичный период. В этих докладах должны быть указаны новые результаты, одобренные к включению в повестки дня двухгодичных периодов.

15.13 Комитет далее отметил, что в резолюции A.1099(29) также содержится предложение о том, чтобы при подготовке таких докладов каждый орган Организации сводил

воедино все доклады о состоянии соответствующих результатов, полученные со времени предыдущего доклада.

15.14 Комитет одобрил информацию о ходе работ в рамках результатов, запланированных на двухгодичный период 2016–2017 годов, в том виде, в котором она включена в приведенный в приложении 4 доклад о состоянии результатов, запланированных на двухгодичный период, который был подготовлен Секретариатом по итогам консультаций с председателем.

Повестка дня Комитета, выходящая за рамки двухгодичного периода

15.15 Комитет отметил, что в соответствии с резолюцией A.1099(29) Комитет должен готовить и обновлять повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода, используя формат, содержащийся в вышеупомянутом документе, при этом такая повестка дня должна прилагаться к докладу о каждой сессии.

15.16 Комитет одобрил информацию о результатах, запланированных на последующие двухгодичные периоды, по состоянию на двухгодичный период 2016–2017 годов, как указано в приложении 5.

Разработка новой стратегической рамочной основы для Организации на период 2018–2023 годов

15.17 Комитет принял к сведению решение 29-й сессии Ассамблеи разработать новую стратегическую рамочную основу для Организации на период 2018–2023 годов (номер результата – 4.0.3.1, планируемый срок выполнения – 2017 год).

15.18 Секретариат проинформировал Комитет о своем намерении направить 41-й сессии КУФ документ, содержащий результаты Комитета, пересмотренные в соответствии с новой стратегической рамочной основой, для рассмотрения и совершения надлежащих действий. Комитет отметил, что 41-я сессия КУФ соответствующим образом сообщит о результатах этого пересмотра 118-й сессии Совета.

16 ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА 2017 ГОД

16.1 В соответствии со своими Правилами процедуры Комитет переизбрал г-на Юрия Меленаса (Российская Федерация) на пост председателя и г-жу Марину Анселл (Швеция) на пост заместителя председателя на 2017 год путем аккламации.

17 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Обзор административных требований в документах, имеющих обязательную силу

17.1 При рассмотрении документа FAL 40/17/1 Комитет отметил, что 113-я сессия Совета одобрила итоговый доклад Специальной руководящей группы по снижению числа административных требований и обратилась к соответствующим комитетам с просьбой провести обзор административных требований в рамках их компетенции и рассмотреть вопрос о том, каким образом использовать результаты работы РГ-САТ для подготовки соответствующих результатов к включению в План действий высокого уровня на 2016–2017 годы.

17.2 Комитет отметил далее, что 102-я сессия ЮК, 68-я сессия КЗМС и 95-я сессия КБМ рассмотрели соответствующие требования, подготовленные Секретариатом и касающиеся работы Юридического комитета и документов ИМО, связанных с окружающей средой, безопасностью и охраной, соответственно, наряду с рекомендациями РГ-САТ и кратким изложением комментариев, полученных во время консультаций с общественностью (приложение к документу LEG 102/6, приложение к документу МЕРС 68/13/2 и приложение к документу MSC 95/21), и поручили Секретариату провести анализ информации с учетом решений 28-й сессии Ассамблеи в отношении предоставления данных через ГИСИС (резолюция А.1074(28)), а также с учетом итогов работы корреспондентской группы по использованию электронных журналов операций, предусмотренных Конвенцией МАРПОЛ, и доложить о результатах этого анализа 103-й сессии ЮК, 96-й сессии КБМ и 69-й сессии КЗМС.

17.3 Комитет отметил, что 29-я сессия Ассамблеи включила результат 14.0.1.1 «Анализ и рассмотрение рекомендаций по снижению административного бремени, связанного с положениями документов ИМО, в том числе в случаях, выявленных РГ-САТ» в ПДВУ на 2016–2017 годы и, хотя КУФ не имел возможности рассмотреть итоги 113-й сессии Совета, на основании решений других комитетов и с расчетом на то, что КУФ примет аналогичное решение на своей сессии в 2016 году, КУФ также был включен в число вышестоящих органов по отношению к указанному результату.

17.4 Комитет согласился с решением 29-й сессии Ассамблеи включить КУФ в число вышестоящих органов по отношению к результату 14.0.1.1 «Анализ и рассмотрение рекомендаций по снижению административной нагрузки, предусмотренной документами ИМО, в том числе в случаях, выявленных РГ-САТ».

17.5 Комитет отметил, что в перечне административных требований, которые были сочтены обременительными, административные требования, связанные с Конвенцией ФАЛ, отсутствуют (приложение 7 к документу С 113/11).

17.6 Комитет рассмотрел перечень, составленный Секретариатом (приложение к документу FAL 40/17/1). Комитет отметил, что, хотя девять требований, входящих в компетенцию Комитета и касающихся документов ИМО, связанных с упрощением формальностей, не были конкретно указаны заинтересованными сторонами в качестве обременительных с административной точки зрения, РГ-САТ сочла их аналогичными требованиям, которые, как считается, создают административное бремя в связи с конвенциями, отнесенными к компетенции других комитетов (как указано в приложении 6 к документу С 113/11), и, следовательно, их анализ Комитетом мог бы оказаться полезным.

17.7 Комитет поручил Секретариату, принимая во внимание решения 28-й сессии Ассамблеи, касающиеся предоставления данных через ГИСИС (резолюция А.1074 (28)), и решения 29-й сессии Ассамблеи, касающиеся продолжающихся усилий Организации по снижению административного бремени, проанализировать эту информацию с точки зрения целесообразности, соотношения затрат и выгод и вероятности дальнейшего использования. Комитет решил, что итоги соответствующих обсуждений на 69-й сессии КЗМС и 96-й сессии КБМ будут приняты во внимание в ходе 41-й сессии КУФ. Комитет также предложил государствам-членам направлять предложения по данному вопросу на 41-ю сессию КУФ.

17.8 Комитет рассмотрел предложение Секретариата о создании в ходе 41-й сессии КУФ совместной рабочей группы КБМ/КЗМС/КУФ с целью рассмотрения указанных требований и поиска общих решений. Комитет отметил, что предложение Секретариата направлено на выработку скоординированного и целостного подхода, обобщающего результаты работы всех технических комитетов, с учетом того, что ни КБМ, ни КЗМС не

имеют свободных рабочих групп для выполнения этой задачи. Тем не менее Комитет выразил сомнение в реалистичности формирования совместной рабочей группы и не поддержал данное предложение.

Декларация Международной целевой группы по нелегальной перевозке продуктов дикой природы United for Wildlife

17.9 Комитет рассмотрел документ FAL 40/17/3 (Секретариат), связанный с Декларацией Международной целевой группы по нелегальной перевозке продуктов дикой природы United for Wildlife, подписанной Генеральным секретарем Организации 15 марта 2015 года. Комитет отметил, что декларация, подготовленная Международной целевой группой по нелегальной перевозке продуктов дикой природы, предусматривает твердые обязательства по противодействию незаконной торговле продуктами дикой природы.

17.10 Комитет отметил, что многие структуры транспортного сектора, включая компании, представленные в целевой группе, согласились проводить политику «нулевой терпимости», подразумевающую, что они ни при каких обстоятельствах не будут осознанно потворствовать нелегальным перевозкам объектов или продуктов дикой природы или мириться с ними. Эта политика будет отражена в таких документах, как условия перевозки, договоры о найме сотрудников и контракты с клиентами, а также в маркетинговых материалах.

17.11 Комитет отметил, что незаконная торговля объектами или продуктами дикой природы имеет немало общего с незаконным оборотом наркотиков, а эта проблема в прошлом уже становилась объектом внимания Комитета, что, в частности, нашло отражение в принятии резолюции FAL.9(34) *Пересмотренное Руководство по прекращению и пресечению контрабанды наркотических средств, психотропных веществ и исходных химических веществ на судах, занятых в международных морских перевозках*. Признавая, что ИМО не является ведущей организацией в сфере предупреждения или пресечения незаконной торговли объектами дикой природы или контрабанды наркотиков, Комитет счел, что, если надлежащие меры по предотвращению перевозки таких продуктов морским транспортом приняты не будут, моряки могут столкнуться с задержками, обусловленными процессуальными действиями, или задержанием их судов.

17.12 Комитет принял к сведению содержащуюся в документе FAL 40/17/4 (МАКЛ) информацию об опыте работы МАКЛ по оказанию поддержки Международной целевой группе по нелегальной перевозке продуктов дикой природы United for Wildlife и проект соответствующей декларации.

17.13 Делегация Соединенного Королевства напомнила о том, к каким гуманитарным последствиям приводит финансирование организованной преступности и незаконных вооруженных формирований за счет нелегальной торговли объектами дикой природы, положительно оценила тот факт, что судоходная отрасль уже участвует в деятельности целевой группы, и настоятельно рекомендовала продолжать работу на этом важнейшем направлении.

17.14 Комитет призвал государства-члены довести декларацию до сведения национальных органов власти, а делегации, имеющие статус наблюдателей, проинформировать о ней членов своих организаций.

Информация о разработке единых определений портовых операций по обработке судов в целях обеспечения безопасной, эффективной и устойчивой транспортной логистики

17.15 Комитет рассмотрел документ FAL 40/INF.3 (БИМКО и др.), содержащий информацию об обсуждении отраслевыми структурами вопроса о разработке согласованных на международном уровне определений портовых операций по обработке судов, и отметил, что международные организации и представители отрасли, выступающие от лица 15 крупных судоходных компаний и четырех ведущих портов, в рамках специальной рабочей группы по оптимизации заходов судов в порты провели совместную работу по формированию общего понимания этапов портовых операций по обработке судов в привязке к времени, месту и типу работ и с учетом текущей практики, сложившейся на судах и терминалах, а также того, как она отражается в коммерческих контрактах.

17.16 Комитет предложил соавторам представить 41-й сессии КУФ результаты апробации новых определений портовых операций по обработке судов в реальных условиях заходов судов в порты, которую намечено провести в 2016 году.

Механизм Организации Объединенных Наций по проверке и досмотру для Йемена

17.17 Комитет принял к сведению следующую предоставленную Секретариатом информацию о функционировании Механизма Организации Объединенных Наций по проверке и досмотру (МООНПД) для Йемена, созданного в соответствии с резолюцией 2216 (2015) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций:

- .1 резолюция 2216 (2015) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, принятая 14 апреля 2015 года, призывает государства-члены, в частности соседние с Йеменом государства, проводить на своей территории, в соответствии со своими национальными нормативными актами и законодательством и согласно международному праву, досмотр всех грузов, следующих в Йемен, если у соответствующего государства-члена имеется информация, которая дает разумные основания полагать, что груз содержит оружие и связанные с ним материалы, запрещенные пунктом 14 данной резолюции;
- .2 в соответствии с резолюцией 2216 (2015) и по просьбе правительства Республики Йемен Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций создал Механизм Организации Объединенных Наций по проверке и досмотру (МООНПД) в целях содействия коммерческим операциям по импорту товаров в Йемен; и
- .3 дополнительная информация о резолюции 2216 (2015), информация для государств-членов, стандартные операционные процедуры МООНПД и онлайн-формы для использования отраслевыми структурами находятся в открытом доступе на веб-сайте МООНПД (<http://www.vimye.org/>).

18 НЕБЕЗОПАСНАЯ СМЕШАННАЯ МИГРАЦИЯ ПО МОРЮ

18.1 В соответствии с решением Комитета включить новый пункт повестки дня о небезопасной смешанной миграции по морю (см. пункт 1.8 выше), Комитет рассмотрел в рамках данного пункта повестки дня представленную в документе FAL 40/17 (Секретариат) информацию об итогах межучрежденческого Совещания высокого

уровня по проблемам небезопасной смешанной миграции по морю, которое состоялось в штаб-квартире ИМО 4 и 5 марта 2015 года, а также документ FAL 40/17/2 (Секретариат) о поправках к циркуляру MSC/Circ.896/Rev.1.

18.2 Комитет отметил, что при рассмотрении итогов межучрежденческого Совещания высокого уровня 102-я сессия ЮК обратила внимание на то, что целью данного совещания являлось содействие развитию диалога и углубление сотрудничества между учреждениями Организации Объединенных Наций, международными и неправительственными организациями, органами государственной власти и судоходной отраслью. Были высказаны следующие мнения:

- вопрос о смешанной миграции является глобальной проблемой, а поисково-спасательные системы (САР), имеющиеся в распоряжении судоходного сообщества, не предназначены для операций по спасению сотен тысяч людей, которые дрейфуют на малых немореходных судах, оставленных на судоходных путях;
- Юридический комитет должен проанализировать международный правовой режим, касающийся такого сложного вопроса, как миграция морем, и выявить пробелы, которые необходимо заполнить;
- данный вопрос также должен быть передан в КБМ, КУФ и Совет для рассмотрения в приоритетном порядке;
- ситуация с переправляющимися морем мигрантами и службами САР в районе Средиземного моря является критической и требует безотлагательных действий, поэтому процедурные барьеры не должны мешать Юридическому комитету и ИМО решать данную проблему; и
- некоторые делегации выразили обеспокоенность в связи с предлагаемым пересмотром определения понятия «бедствие» и отметили, что этот вопрос выходит за рамки полномочий Юридического комитета.

18.3 Комитет отметил, что в ходе специального заседания, посвященного вопросам небезопасной смешанной миграции по морю и итогам межучрежденческого Совещания высокого уровня, 95-я сессия КБМ рассмотрела ключевые вопросы, отнесенные к компетенции данного комитета, включая поисково-спасательные операции и эксплуатацию торговых судов в свете недавних событий, связанных с массовым спасением мигрантов, и по итогам этого обсуждения:

- .1 постановила включить в повестку дня 96-й сессии КБМ пункт «Небезопасная смешанная миграция по морю»;
- .2 предложила государствам-членам направлять на 96-ю сессию КБМ дополнительные материалы в развитие вопросов и предложений, прозвучавших в ходе 95-й сессии КБМ;
- .3 перенесла запланированный результат 5.1.2.2 «Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море» из повестки дня на двухгодичный период 2016–2017 годов в повестку дня 3-й сессии Подкомитета NCSR; и

- .4 направила документ *Guidance on ensuring the safety and security of seafarers and rescued persons* Подкомитету NCSR для рассмотрения и поручила 3-й сессии Подкомитета NCSR представить доклад о его результатах 96-й сессии КБМ.

18.4 Комитет далее отметил, что по инициативе Италии 21 сентября 2015 года в штаб-квартире ИМО состоялось неофициальное совещание по анализу правовой базы для спасания смешанных групп мигрантов на море.

18.5 При рассмотрении документа FAL 40/17/2 Комитет отметил, что, в соответствии с рекомендацией межучрежденческого Совещания высокого уровня по проблемам небезопасной смешанной миграции по морю разработать объединенную базу данных об инцидентах с мигрантами и о лицах, подозреваемых в организации их незаконных перевозок, и используемых ими судах, секретариаты ИМО, МОМ и УНП ООН представили 95-й сессии КБМ поправки к дополнению циркуляра MSC/Circ.896/Rev.1, направленные на то, чтобы отразить в объединенной базе данных информацию об инцидентах с мигрантами и о лицах, подозреваемых в организации их незаконных перевозок, и используемых ими судах, не затрагивая при этом вопроса о незаконных перевозках мигрантов, поскольку он выходит за рамки сотрудничества между тремя указанными организациями.

18.6 Комитет также отметил, что 95-я сессия КБМ, рассмотрев предложения, касающиеся объединенной базы данных об инцидентах с мигрантами и о лицах, подозреваемых в организации их незаконных перевозок, и используемых ими судах:

- .1 в предварительном порядке одобрила измененную форму предоставления данных, содержащуюся в приложении к документу MSC 95/21/10/Add.1;
- .2 направила циркуляр MSC/Circ.896/Rev.1 и измененную форму предоставления данных на рассмотрение КУФ с позиций данного Комитета с целью одобрения совместного циркуляра КБМ/КУФ на 40-й сессии КУФ и на 96-й сессии КБМ; и
- .3 предложила правительствам государств-членов довести измененную форму предоставления данных до сведения всех заинтересованных сторон и обеспечить своевременное направление в Организацию точной информации об инцидентах с мигрантами и о лицах, подозреваемых в организации незаконных перевозок, и используемых ими судах с помощью модуля ФАЛ ГИСИС.

18.7 Хотя документов, содержащих какие-либо замечания к документу FAL 40/17/2, на 40-ю сессию КУФ представлено не было, по итогам обсуждений Комитет решил рекомендовать КБМ при внесении поправок в циркуляр MSC/Circ.896/Rev.1 принять во внимание следующие соображения:

- .1 в тексте рекомендаций следует сохранить формулировки, отражающие их необязательный характер;
- .2 первый пункт приложения к проекту пересмотренного циркуляра, касающийся Конвенции против транснациональной организованной преступности, следует исключить;

- .3 в третьем пункте приложения к проекту пересмотренного циркуляра речь должна идти о государствах-членах, а не о договаривающихся правительствах;
- .4 название отчета, содержащееся в форме предоставления данных в дополнении приложения к проекту пересмотренного циркуляра, должно отражать тот факт, что отчет касается инцидентов с мигрантами на море;
- .5 из формы предоставления данных неясно, в чем заключается разница между информацией, подлежащей занесению в графы «Краткое описание инцидента и принятых мер» и «Сведения о незаконной перевозке мигрантов морем». Эти две графы следует объединить; и
- .6 для облегчения последующего обновления информации данный циркуляр должен оставаться циркуляром КБМ, относящимся к компетенции данного комитета, и его не следует оформлять в виде совместного циркуляра КБМ-КУФ.

Выражение признательности

18.8 Комитет выразил признательность ряду делегатов и сотрудников Секретариата, которые недавно оставили свои посты, вышли на пенсию или получили новые назначения, либо в ближайшее время собираются сделать это, за их неоценимый вклад в работу Комитета и сообразно обстоятельствам пожелал им долгой и счастливой жизни на пенсии или всяческих успехов в выполнении ими новых обязанностей. В их число вошли:

- г-н Кристиано Алиперта (Италия) (в связи с переходом на другую работу)
- г-жа Элизабет Барсак (Франция) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Ли Гуанлинь (Китай) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Исмаэль Кобос (Испания) (в связи с переходом на другую работу)
- г-н Мартен Купманс (ЕК) (в связи с выходом на пенсию)
- г-н Сильвен Лашанс (Канада) (в связи с выходом на пенсию)
- г-н Али Акбар Марзбан (Исламская Республика Иран) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Думисани Нтули (Южная Африка) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Ибрагим Олугбаде (Нигерия) (в связи с выходом на пенсию)
- г-жа Ольга О'Нил (ИМО) (в связи с выходом на пенсию)
- г-н Чарли Пирсаль (ИСО) (в связи с выходом на пенсию)
- г-н Фидель Эдуардо Рейес (Перу) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Хуан Педро Ретамосо (Уругвай) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Карлос Сальгадо (Чили) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Педро Сан-Мигель (ИМО) (в связи с выходом на пенсию)
- г-жа Джанет Танг (ИМО) (в связи с выходом на пенсию)
- г-н Эндрю Уинбоу (ИМО) (в связи с выходом на пенсию)
- г-н Марио Рубен Фаринон (Аргентина) (в связи с переходом на другую работу)
- г-н Джо Эспиноса-Феррей (ИМО) (в связи с выходом на пенсию)
- г-н Чо Сын Хван (Республика Корея) (в связи с возвращением на родину)
- г-н Нориёши Ямагами (Япония) (в связи с возвращением на родину)

19 ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРЕДПРИНЯТЬ ДРУГИМ ОРГАНАМ ИМО

19.1 Совету на его сто шестнадцатой очередной сессии предлагается:

- .1 рассмотреть доклад о сороковой сессии Комитета по упрощению формальностей и в соответствии со статьей 21 b) Конвенции об ИМО передать его вместе с замечаниями и рекомендациями Совета тридцатой сессии Ассамблеи;
- .2 принять к сведению одобрение поправок к Приложению к Конвенции ФАЛ для рассылки в соответствии со статьей VII 2) а) Конвенции и решение об их вступлении в силу в соответствии со статьей VII 2) b) 1 января 2018 года, если до 1 октября 2017 года не менее одной трети договаривающихся правительств Конвенции не уведомит Генерального секретаря в письменной форме о том, что они не принимают поправки (пункты 4.9–4.10 и приложение 1);
- .3 принять к сведению следующие решения о пересмотре *Руководства по организации и методу работы Комитета по упрощению формальностей*:
 - .1 использовать формулировки, отражающие обязательный характер данного документа, с целью приведения его в соответствие с документом о *применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, утвержденным резолюцией A.1099(29) (пункт 14.4);
 - .2 исключить из текста слово «Guidelines» во всех случаях его использования (пункт 14.4);
 - .3 надлежащим образом одобрить документ «Organization and method of work of the Facilitation Committee» (пункт 14.5); и
 - .4 изменить название пункта повестки дня «Применение Руководства Комитета» на «Применение процедур Комитета по организации и методу работы» в целях приведения его в соответствие с вышеупомянутым решением (пункт 14.8);
- .4 принять к сведению решение, отменяющее принятое 37-й сессией КУФ решение о периодичности сессий КУФ, и в будущем проводить очередные сессии один раз в год (пункты 15.7 и 15.8);
- .5 принять к сведению решение сократить количество дней сессионной работы Комитета до четырех, а число сопровождающихся устным переводом заседаний – до восьми. Это решение распространяется на 41-ю и последующие сессии КУФ, при этом вопрос о продолжительности сессий будет периодически пересматриваться с учетом загруженности повестки дня (пункт 15.9);
- .6 принять к сведению решение провести одну сессионную неделю в 2018 году и одну – в 2019 году (по восемь заседаний, сопровождающихся устным переводом, в течение четырех дней) (пункт 15.10);

-
- .7 принять к сведению доклад о состоянии результатов, запланированных на двухгодичный период 2016–2017 годов (пункт 15.14 и приложение 4);
- .8 принять к сведению обновленную повестку дня Комитета по упрощению формальностей, выходящую за рамки двухгодичного периода (пункт 15.16 и приложение 5); и
- .9 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса об обзоре административных требований, предусмотренных документами ИМО, имеющими обязательную силу (пункты 17.1–17.8), и в частности решение Комитета не поддерживать предложение Секретариата о создании совместной рабочей группы КБМ/КЗМС/КУФ в ходе 41-й сессии КУФ с целью рассмотрения указанных требований и выработки общих решений, касающихся административных требований, предусмотренных документами, имеющими обязательную силу (пункт 17.8).
- 19.2 Комитету по безопасности на море на его девяносто шестой сессии предлагается:
- .1 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса о выпуске руководства по связанным с упрощением формальностей аспектам защиты сети морского транспорта от киберугроз (пункты 9.5–9.12), и в частности обратить внимание на следующие мнения и решения:
- .1 КУФ должен сыграть определенную роль в противодействии Организации нарастающим киберугрозам (пункт 9.11.1);
- .2 на КУФ возложены серьезные обязанности в сфере управления обусловленными киберугрозами рисками в том, что касается упрощения формальностей (пункт 9.11.2);
- .3 если КБМ примет решение о разработке руководящих указаний по кибербезопасности, они, во избежание дублирования, должны быть оформлены как совместные руководящие указания КУФ/КБМ, основанные на принципах, применимых ко всем заинтересованным сторонам, будь то суда или береговые структуры (пункт 9.11.3); и
- .4 срок завершения работ в рамках данного пункта повестки дня решено перенести на 2017 год в связи с необходимостью дождаться итогов работы КБМ по данному вопросу (пункт 9.12);
- .2 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса об электронных свидетельствах (пункты 6.1–6.21), и в частности:
- .1 принять к сведению решение Комитета сохранить *Руководство по использованию электронных свидетельств* в виде циркуляра КУФ, не оформляя его в качестве резолюции Ассамблеи и не включая его в Сводное руководство ИМО, и продолжить накапливать опыт применения электронных свидетельств (пункт 6.17);
- .2 принять к сведению одобрение циркуляра FAL.5/Circ.39/Rev.2 *Guidelines for the use of electronic certificates* (пункт 6.18);

- .3 принять к сведению решение не возобновлять деятельность корреспондентской группы по электронному доступу к свидетельствам и документам и предложить государствам-членам, выдающим электронные свидетельства, продолжить делиться своим опытом и направить соответствующую информацию 41-й сессии КУФ (пункт 6.19); и
 - .4 рассмотреть одобренный 40-й сессией КУФ проект поправок к резолюции A.1052(27) *Процедуры контроля судов государством порта 2011 года*, которые направлены на содействие более широкому распространению электронных свидетельств, и, если это будет признано целесообразным, вопрос о последующем направлении поправок Ассамблее для утверждения (пункт 6.21 и приложение 2);
- .3 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса о небезопасной смешанной миграции по морю (пункты 8.14–8.17 и 18.1–18.7), и в частности:
- .1 принять к сведению информацию о новой межучрежденческой платформе для обмена данными о незаконных перевозках мигрантов морем и решение Комитета рекомендовать государствам-членам предоставлять Организации своевременную и точную информацию об инцидентах с мигрантами, а также о лицах, подозреваемых в организации незаконных перевозок, и используемых ими судах, с помощью модуля ФАЛ ГИСИС (пункты 8.14–8.17);
 - .2 рассмотреть следующие рекомендации при внесении поправок в циркуляр MSC/Circ.896/Rev.1 (пункт 18.7):
 - .1 в тексте рекомендаций следует сохранить формулировки, отражающие их необязательный характер;
 - .2 первый пункт приложения к проекту пересмотренного циркуляра, касающийся Конвенции против транснациональной организованной преступности, следует исключить;
 - .3 в третьем пункте приложения к проекту пересмотренного циркуляра речь должна идти о государствах-членах, а не о договаривающихся правительствах;
 - .4 название отчета, содержащееся в форме предоставления данных в дополнении к приложению к проекту пересмотренного циркуляра, должно отражать тот факт, что отчет касается инцидентов с мигрантами на море;
 - .5 из формы предоставления данных неясно, в чем заключается разница между информацией, подлежащей занесению в графы «Краткое описание инцидента и принятых мер» и «Сведения о незаконной перевозке мигрантов морем». Эти две графы следует объединить; и

-
- .6 для облегчения последующего обновления информации данный циркуляр должен оставаться циркуляром КБМ, относящимся к компетенции данного комитета, и его не следует оформлять в виде совместного циркуляра КБМ-КУФ;
- .4 принять к сведению следующие решения, касающиеся пересмотра *Руководства по организации и методу работы Комитета по упрощению формальностей*:
- .1 использовать формулировки, отражающие обязательный характер данного документа, с целью приведения его в соответствие с документом о *применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, утвержденным резолюцией A.1099(29) (пункт 14.4);
- .2 исключить из текста слово «Guidelines» во всех случаях его использования (пункт 14.4);
- .3 надлежащим образом одобрить документ «Organization and method of work of the Facilitation Committee» (пункт 14.5); и
- .4 изменить название пункта повестки дня «Применение Руководства Комитета» на «Применение процедур Комитета по организации и методу работы» в целях приведения его в соответствие с вышеупомянутым решением (пункт 14.8);
- .5 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса об обзоре административных требований в документах ИМО, имеющих обязательную силу (пункты 17.1–17.8), и в частности отметить решение Комитета не поддерживать предложение Секретариата о создании совместной рабочей группы КБМ/КЗМС/КУФ в ходе 41-й сессии КУФ с целью рассмотрения указанных требований и поиска общих решений, касающихся обзора административных требований, предусмотренных документами, имеющими обязательную силу (пункт 17.8).
- 19.3 Комитету по защите морской среды на его семидесятой сессии предлагается:
- .1 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса об электронных свидетельствах (пункты 6.1–6.21), и в частности:
- .1 принять к сведению решение Комитета сохранить *Руководство по использованию электронных свидетельств* в виде циркуляра КУФ, не оформляя его в качестве резолюции Ассамблеи и не включая его в Сводное руководство ИМО, и продолжить накапливать опыт применения электронных свидетельств
- .2 принять к сведению одобрение циркуляра FAL.5/Circ.39/Rev.2 *Guidelines for the use of electronic certificates* (пункт 6.18);
- .3 принять к сведению решение не возобновлять деятельность корреспондентской группы по электронному доступу к свидетельствам и документам и предложить государствам-членам, выдающим электронные свидетельства, продолжить делиться

своим опытом и направить соответствующую информацию 41-й сессии КУФ (пункт 6.19); и

- .4 рассмотреть одобренный 40-й сессией КУФ проект поправок к резолюции А.1052(27) *Процедуры контроля судов государством порта 2011 года*, которые направлены на содействие более широкому распространению электронных свидетельств, и, если это будет признано целесообразным, вопрос о последующем направлении поправок Ассамблее для утверждения (пункт 6.21 и приложение 2);
- .2 принять к сведению следующие решения о пересмотре *Руководства по организации и методу работы Комитета по упрощению формальностей*:
 - .1 использовать формулировки, отражающие обязательный характер данного документа, с целью приведения его в соответствие с документом о *применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, утвержденным резолюцией А.1099(29) (пункт 14.4);
 - .2 исключить из текста слово «Guidelines» во всех случаях его использования (пункт 14.4);
 - .3 надлежащим образом одобрить документ «Organization and method of work of the Facilitation Committee» (пункт 14.5); и
 - .4 изменить название пункта повестки дня «Применение Руководства Комитета» на «Применение процедур Комитета по организации и методу работы» в целях приведения его в соответствие с вышеупомянутым решением (пункт 14.8);
- .3 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса об обзоре административных требований, предусмотренных документами ИМО, имеющими обязательную силу (пункты 17.1–17.8), и в частности решение Комитета не поддерживать предложение Секретариата о создании совместной рабочей группы КБМ/КЗМС/КУФ в ходе 41-й сессии КУФ с целью рассмотрения указанных требований и выработки общих решений, касающихся административных требований, предусмотренных документами, имеющими обязательную силу (пункт 17.8).

19.4 Комитету по техническому сотрудничеству на его шестьдесят шестой сессии предлагается:

- .1 принять к сведению итоги обсуждений, касающиеся проекта по разработке прототипа «единого морского окна» (пункты 5.27–5.32), и в частности:
 - .1 принять к сведению, что Комитет не в состоянии дать рекомендации о дальнейших действиях по разработке прототипа ЕМО и что для продолжения рассмотрения данного вопроса необходима дополнительная информация (пункт 5.31); и

-
- .2 принять к сведению, что для определения объема работ по созданию прототипа ЕМО необходимо установить потребности пользователей и что в связи с этим (пункт 5.32) Комитет:
- .1 предложил государствам-членам, которым требуется помощь во внедрении ЕМО, в возможно более короткий срок обратиться в Секретариат (falsec@imo.org), чтобы обсудить их конкретные потребности и возможные решения;
 - .2 предложил государствам-членам и организациям, желающим оказать помощь во внедрении ЕМО или разработке прототипа ЕМО, связаться с Секретариатом или направить соответствующую информацию на 41-ю сессию КУФ; и
 - .3 обратился к Секретариату с просьбой предоставить 41-й сессии КУФ анализ потребностей, краткое описание общих для них параметров и любую дополнительную информацию.
- .2 принять к сведению следующие решения о пересмотре *Руководства по организации и методу работы Комитета по упрощению формальностей*:
- .1 использовать формулировки, отражающие обязательный характер данного документа, с целью приведения его в соответствие с документом о *применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, утвержденным резолюцией А.1099(29) (пункт 14.4);
 - .2 исключить из текста слово «Guidelines» во всех случаях его использования (пункт 14.4);
 - .3 надлежащим образом одобрить документ «Organization and method of work of the Facilitation Committee» (пункт 14.5); и
 - .4 изменить название пункта повестки дня «Применение Руководства Комитета» на «Применение процедур Комитета по организации и методу работы» в целях приведения его в соответствие с вышеупомянутым решением (пункт 14.8);
- 19.5 Юридическому комитету на его сто третьей сессии предлагается:
- .1 принять к сведению следующие решения о пересмотре *Руководства по организации и методу работы Комитета по упрощению формальностей*:
 - .1 использовать формулировки, отражающие обязательный характер данного документа, с целью приведения его в соответствие с документом о *Применении Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, утвержденным резолюцией А.1099(29) (пункт 14.4);
 - .2 исключить из текста слово «Guidelines» во всех случаях его использования (пункт 14.4);

- .3 надлежащим образом одобрить документ «Organization and method of work of the Facilitation Committee» (пункт 14.5); и
 - .4 изменить название пункта повестки дня «Применение Руководства Комитета» на «Применение процедур Комитета по организации и методу работы» в целях приведения его в соответствие с вышеупомянутым решением (пункт 14.8);
- .2 принять к сведению итоги обсуждения Комитетом вопроса о небезопасной смешанной миграции по морю (пункты 8.14–8.17 и 18.1–18.7), и в частности:
- .1 принять к сведению информацию о новой межучрежденческой платформе для обмена данными о незаконных перевозках мигрантов морем и решение Комитета рекомендовать государствам-членам предоставлять Организации своевременную и точную информацию об инцидентах с мигрантами, а также о лицах, подозреваемых в организации незаконных перевозок, и используемых ими судах, с помощью модуля ФАЛ ГИСИС (пункты 8.14–8.17);
 - .2 рассмотреть следующие рекомендации при внесении поправок в циркуляр MSC/Circ.896/Rev.1 (пункт 18.7)
 - .1 в тексте рекомендаций следует сохранить формулировки, отражающие их необязательный характер;
 - .2 первый пункт приложения к проекту пересмотренного циркуляра, касающийся Конвенции против транснациональной организованной преступности, следует исключить;
 - .3 в третьем пункте приложения к проекту пересмотренного циркуляра речь должна идти о государствах-членах, а не о договаривающихся правительствах;
 - .4 название отчета, содержащееся в форме предоставления данных в дополнении к приложению к проекту пересмотренного циркуляра, должно отражать тот факт, что отчет касается инцидентов с мигрантами на море;
 - .5 из формы предоставления данных неясно, в чем заключается разница между информацией, подлежащей занесению в графы «Краткое описание инцидента и принятых мер» и «Сведения о незаконной перевозке мигрантов морем». Эти две графы следует объединить; и
 - .6 для облегчения последующего обновления информации данный циркуляр должен оставаться циркуляром КБМ, относящимся к компетенции данного комитета, и его не следует оформлять в виде совместного циркуляра КБМ-КУФ;

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РЕЗОЛЮЦИЯ FAL.12(40)

(Принята 8 апреля 2016 года)

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОНВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА 1965 ГОДА**

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ,

ССЫЛАЯСЬ на статью VII 2) а) Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на функции по рассмотрению и одобрению поправок к Конвенции, которые Конвенция возлагает на Комитет по упрощению формальностей,

РАССМОТРЕВ на своей сороковой сессии поправки к Приложению к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с ее статьей VII 2) а),

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VII 2) а) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VII 2) b) Конвенции, что поправки вступают в силу 1 января 2018 года, если до 1 октября 2017 года не менее одной трети Договаривающихся правительств Конвенции не уведомит Генерального секретаря в письменной форме о том, что они не принимают поправки;

3 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VII 2) а) Конвенции направить поправки, содержащиеся в приложении, всем Договаривающимся правительствам;

4 ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря уведомить все государства, подписавшие Конвенцию, об одобрении и вступлении в силу вышеупомянутых поправок.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОНВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА 1965 ГОДА

Раздел 1 – Определения и общие положения

А. Определения

Для целей положений настоящего Приложения нижеперечисленные термины используются в следующих значениях:

Багаж, следующий с пассажирами. Имущество, включая валюту, перевозимое пассажиром на том же судне, на котором следует и сам пассажир, независимо от того, находится оно в его/ее личной собственности или нет, но при условии, что оно не перевозится по договору перевозки грузов или другому подобному соглашению.

Безбилетный пассажир. Лицо, которое укрывается на судне или в грузе, подлежащем последующей погрузке на судно, без согласия судовладельца, или капитана, или любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне после его отхода из порта или в грузе во время его выгрузки в порту прибытия, и о котором капитан сообщает соответствующим властям как о безбилетном пассажире.

Временный ввоз. Таможенная процедура, согласно которой некоторые товары могут быть ввезены на таможенную территорию, будучи при определенных условиях полностью или частично освобождены от уплаты таможенных пошлин и налогов, а также от запретов на импорт или ограничений экономического характера; такие товары должны импортироваться для конкретной цели и должны предназначаться для реэкспорта в течение установленного периода времени и без каких-либо изменений, за исключением нормального износа, связанного с их использованием.

Время прибытия. Время первой остановки судна в порту на якорной стоянке или у причала.

Выпуск. Предпринимаемые таможенными властями действия по предоставлению прошедших очистку товаров в распоряжение соответствующих лиц.

Государственные власти. Органы или должностные лица государства, ответственные за применение и обеспечение выполнения законов и правил этого государства, относящихся к любым аспектам стандартов и рекомендуемых практик, содержащихся в настоящем Приложении.

Груз. Любые грузы, изделия, товары и любого рода предметы, перевозимые на судне, за исключением почты, судовых припасов, судовых запасных частей, судового снаряжения, грузовых транспортных единиц, не перевозимых по договору перевозки с грузоотправителем, личных вещей экипажа и багажа, следующего с пассажирами.

Грузовая транспортная единица (ГТЕ). Грузовой контейнер, съемный кузов, транспортное средство, железнодорожный вагон или любая другая грузовая единица подобного рода.

Грузовой контейнер. Единица транспортного оборудования многоразового использования, достаточно прочная для такого применения, специально сконструированная для

облегчения перевозки грузов теми или иными видами транспорта без промежуточной перегрузки, спроектированная с учетом необходимости крепления и/или облегченной погрузки-выгрузки и в этих целях снабженная соответствующими крепежными элементами, а также одобренная в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК) 1972 года с поправками. Термин «грузовой контейнер» не распространяется ни на транспортные средства, ни на упаковку; однако он распространяется на грузовые контейнеры, перевозимые в установленном на шасси положении.

Грузоотправитель. Сторона, указанная в коносаменте или транспортной накладной в качестве грузоотправителя, и/или сторона, заключающая договор перевозки (или от чьего имени или по чьему поручению был заключен договор перевозки) с перевозчиком. Грузоотправитель может также именоваться отправителем.

Документ. Средство представления данных в электронной или неэлектронной форме.

Единое окно. Система, обеспечивающая возможность предоставления стандартизированной информации, предусмотренной Конвенцией, в едином пункте.

Капитан. Лицо, командующее судном.

Кодекс ОСПС. «Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)», принятый 12 декабря 2002 года резолюцией 2 Конференции договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, с поправками, которые могут быть внесены Организацией.

Круизное судно. Судно, которое совершает международный рейс и перевозит пассажиров, участвующих в групповой программе и размещенных на судне, с целью кратковременных заходов с туристическими целями согласно расписанию в один или несколько различных портов и которое во время такого рейса обычно не производит:

- a) посадку или высадку каких-либо других пассажиров;
- b) погрузку или выгрузку каких-либо грузов.

Личные вещи экипажа. Одежда, предметы повседневного обихода и любые другие вещи, включая валюту, принадлежащие членам экипажа и перевозимые на судне.

Манифест. Документ, в котором в обобщенной форме представлены различные данные из коносаментов и других транспортных документов, выданных для перевозки грузов на судах.

Меры охраны. Меры, разработанные и осуществляемые в соответствии с международными соглашениями в целях усиления охраны на судах, в портовых районах и портовых средствах, а также для охраны грузов, перемещающихся по международным цепочкам поставок, с целью выявления и предотвращения незаконных актов*.

Очистка. Выполнение таможенных и/или иных формальностей, необходимых для:

* См. Конвенцию по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года (Конвенция БНА), Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), а также главу XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Конвенция СОЛАС).

- a) получения разрешения на выпуск товаров для внутреннего потребления, экспорта или применения к ним иной таможенной процедуры (так называемая таможенная очистка),
- b) получения разрешения на доступ лиц на территорию того или иного государства, или
- c) получения разрешения на заход судна в порт в пределах территории того или иного государства или отбытие из него.

Порт. Любой порт, терминал, удаленный от берега терминал, судоверфь и судоремонтный завод или рейд, которые обычно используются для погрузки, разгрузки, ремонта или якорной стоянки судов, или любое другое место, в которое может зайти судно.

Потенциальный безбилетный пассажир. Лицо, которое укрывается на судне или в грузе, подлежащем последующей погрузке на судно, без согласия судовладельца, или капитана, или любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне до его отхода из порта.

Почтовые отправления. Корреспонденция и прочие предметы, передаваемые почтовыми службами на судно для перевозки и предназначенные для доставки почтовыми службам в портах захода судна.

Расчетное время прибытия (РВП). Время, к которому судно рассчитывает прибыть на лоцманскую станцию, обслуживающую порт, или войти в конкретный участок портового района, где применяются портовые правила.

Судовладелец. Собственник или оператор судна, независимо от того, является ли оно физическим лицом, корпорацией или другим юридическим лицом, или любое лицо, действующее от имени собственника или оператора судна и не являющееся судовым агентом.

Судовое снаряжение. Предметы, за исключением судовых запасных частей, которые находятся и предназначены для использования на судне, являются съемными, но не относятся к категории расходных материалов, включая такие принадлежности судна, как спасательные шлюпки, спасательные устройства, мебель, шкиперское имущество и другие подобные предметы.

Судовой агент. Сторона, представляющая интересы судовладельца и/или фрахтователя (принципала) судна в порту. Агент несет ответственность перед принципалом, если он наделен такими полномочиями, за организацию совместно с портом стоянки судна, предоставления всех соответствующих портовых услуг и услуг, связанных с обслуживанием судна, в соответствии с требованиями капитана и экипажа, очистки судна портовыми и иными властями (включая подготовку и предоставление соответствующей документации), а также выпуска или получения груза от имени принципала.

Судовые документы. Свидетельства и другие документы, которые должен предъявить капитан судна для демонстрации соответствия судна международным или национальным правилам.

Судовые запасные части. Предметы, предназначенные для ремонта или замены конструктивных элементов судна, на котором они перевозятся.

Судовые припасы. Товары, предназначенные для потребления на судне, включая расходные материалы и продукты, товары, перевозимые с целью продажи пассажирам и членам экипажа, топливо и смазочные материалы, но исключая судовое снаряжение и судовые запасные части.

~~Таможенная очистка.~~ Завершение таможенных формальностей, необходимых для разрешения того, чтобы товары поступили для использования в данной стране, экспортировались или подвергались иной таможенной процедуре.

Транзитный пассажир. Пассажир, прибывающий на судне из иностранного государства с целью продолжения своего путешествия на судне или на каком-либо другом транспортном средстве в иностранное государство.

Транспортный документ. Документ, подтверждающий наличие договора перевозки между судовладельцем и грузоотправителем, такой как морская накладная, коносамент или документ мультимодальной перевозки.

Увольнение на берег. Предоставляемое члену экипажа разрешение на пребывание на берегу во время стоянки судна в порту в определенных территориальных и временных пределах (если таковые имеются), которые могут устанавливаться государственными властями.

Член экипажа. Любое лицо, действительно занятое во время рейса выполнением обязанностей на борту судна, связанных с его эксплуатацией или обслуживанием, и включенное в судовую роль.

В. Общие положения

В соответствии с пунктом 2 статьи V Конвенции положения настоящего Приложения не препятствуют государственным властям принимать такие надлежащие меры, включая истребование дополнительных сведений, которые могут быть необходимы в случае подозрений о совершении мошеннических действий или для разрешения особых проблем, представляющих серьезную опасность для общественного порядка (*ordre public*), общественной безопасности или здоровья граждан, каковыми являются незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства, и незаконный оборот наркотических препаратов и психотропных веществ, либо для предупреждения завоза или распространения болезней или вредителей, поражающих животных и растения.

1.1 **Стандарт.** Государственные власти должны во всех случаях требовать предоставления только необходимой информации и сводить количество запрашиваемых сведений к минимуму.

1.1.1 ~~Не используется.~~

~~1.1.1 — Рекомендуемая практика.~~ Государственным властям следует учитывать влияние, которое может быть оказано на упрощение формальностей ввиду применения систем электронного обмена информацией, и рассматривать эти вопросы совместно с судовладельцами и другими заинтересованными сторонами.

~~Следует упрощать существующие требования к информации и порядку контроля и обращать внимание на желательность обеспечения совместимости с другими соответствующими информационными системами.~~

1.2 **Рекомендуемая практика.** Несмотря на то, что настоящее Приложение может содержать отдельные требования о предоставлении документов для тех или иных целей, государственным властям с учетом интересов тех лиц, которым вменяется в обязанность заполнение соответствующих документов, а также целей, для которых они будут использованы, следует предусматривать возможность объединения любых двух или большего числа таких документов, которые должны быть предоставлены одной и той же стороной, в один документ во всех случаях, когда это целесообразно и когда в итоге это может привести к ощутимому упрощению формальностей.

1.3 **Рекомендуемая практика.** Меры и процедуры, вводимые Договаривающимися правительствами для целей обеспечения безопасности или предотвращения оборота наркотиков, должны быть эффективными и, по возможности, с применением информационной технологии. Такие меры и процедуры (например, управление рисками и перекрестная проверка информации) следует осуществлять таким образом, чтобы неудобства для судов и находящихся на их борту лиц и имущества были сведены к минимуму, а неоправданные задержки предотвращались.

C. Системы электронного обмена информацией

1.3bis **Стандарт.** Государственные власти должны принять все необходимые меры по внедрению систем электронного обмена информацией к 8 апреля 2019 года.

1.3ter **Стандарт.** При внедрении систем электронного обмена информацией в целях упрощения процедур очистки государственные власти должны обеспечить судовладельцев и другие заинтересованные стороны необходимой информацией о требованиях к системам и предоставить им надлежащий переходный период, до того как применение систем станет обязательным. Для перехода к обязательному использованию таких систем должен быть выделен период продолжительностью не менее 12 месяцев с даты их внедрения.

1.3quart **Рекомендуемая практика.** На время переходного периода государственным властям следует разрешить предоставление информации, необходимой для процедур очистки, как в электронной, так и в бумажной форме.

1.3quin **Рекомендуемая практика.** С целью предотвращения дублирования Договаривающимся правительствам следует поощрять государственные власти к принятию мер, позволяющих предоставлять всю информацию, требуемую ими в связи с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, а также прибытием, нахождением и отправлением грузов, с помощью «единого окна».

Следует также рассмотреть возможность выполнения «единым окном» функций механизма, при помощи которого государственные власти могли бы сообщать о решениях и передавать иную информацию, предусмотренную настоящей Конвенцией.

1.4 **Стандарт.** При введении систем электронного обмена информацией, требуемой государственными властями в отношении прихода, стоянки и отхода судна, прибытия, пребывания и отбытия лиц, а также прибытия, нахождения и отправления грузов для облегчения процессов очистки, Договаривающиеся правительства поощряют государственные власти и другие заинтересованные стороны (судовладельцев, компании по обработке грузов, морские порты и/или грузовых агентов и т. д.) обмениваться данными согласно соответствующим стандартам ООН, включая правила для электронного обмена данными в сфере управления, торговли и на транспорте (ЭДИФАКТ ООН), или стандартам XML.

1.5 — Стандарт. Государственные власти принимают любые требуемые в бумажном формате документы для процессов очистки, когда они подготовлены с помощью методов обработки данных на обычной бумаге, при условии что они читаемы, соответствуют формату документов в Конвенции ФАЛ и содержат требуемую информацию.

1.4 *Не используется.*

1.5 *Не используется.*

1.6 **Стандарт.** При внедрении систем электронного обмена информацией для целей очистки государственные власти должны ограничивать информацию, требуемую ими от судовладельцев и других заинтересованных сторон, теми сведениями, предоставление которых предусмотрено Конвенцией ФАЛ.

1.6bis **Стандарт.** При внедрении систем электронного обмена информацией, требуемой государственными властями в связи с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, а также прибытием, нахождением и отправлением грузов для облегчения процедур очистки, Договаривающиеся правительства должны поощрять государственные власти и другие заинтересованные стороны (судовладельцев, компании по обработке грузов, морские порты, грузовых агентов и т. д.) к обмену информацией с соблюдением соответствующих стандартов ООН, включая правила электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ/ ООН), или иных согласованных на международном уровне стандартов, таких как стандарт XML.

1.6ter **Рекомендуемая практика.** При введении новых форматов электронных сообщений государственным властям следует продолжать разрешать применение существующих форматов электронных сообщений по соглашению с заинтересованными сторонами.

1.7 **Рекомендуемая практика.** При планировании, внедрении или модификации систем электронного обмена информацией для целей очистки государственным властям следует:

- a) с самого начала предоставлять всем заинтересованным сторонам возможность для участия в консультациях;
- b) оценивать существующие процедуры и упразднить те из них, которые являются излишними;
- c) определять, какие из процедур должны быть компьютеризированы;
- d) использовать рекомендации Организации Объединенных Наций (ООН), информационные пакеты ВТО и соответствующие стандарты ИСО в максимально возможной степени;
- e) адаптировать эти системы к мультимодальным перевозкам; и
- f) принимать надлежащие меры к максимально возможному снижению расходов по эксплуатации этих систем, которые несут операторы и другие частные структуры; и
- g) принимать во внимание целесообразность достижения совместимости с другими соответствующими информационными системами.

1.7.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует поощрять государственные власти и другие соответствующие стороны к сотрудничеству или непосредственному участию в разработке электронных систем, использующих согласованные на международном уровне стандарты, с целью улучшения обмена информацией, относящейся к приходу, стоянке и отходу судов, прибытию, пребыванию и отбытию лиц, а также прибытию, нахождению и отправлению грузов, и обеспечения эксплуатационной совместимости систем государственных властей и других соответствующих сторон.

1.8 *Не используется.*

1.8.1 *Не используется.*

1.8 Стандарт. При введении систем электронного обмена информацией для оказания помощи в процессах очистки государственные власти поощряют их использование морскими операторами и другими заинтересованными сторонами, однако не снижают уровня услуг, предоставляемых операторам, которые не используют таких систем.

1.8.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует поощрять государственные власти вводить меры, позволяющие торговым и транспортным операторам, включая суда, представлять всю информацию, требуемую государственными властями в связи с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, а также прибытием, нахождением и отправлением грузов, избегая дублирования, в одном пункте въезда.

D. Незаконный оборот наркотиков

1.9 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует принимать меры к заключению соглашений о сотрудничестве с судовладельцами и другими заинтересованными сторонами с целью укрепления их потенциала в области борьбы с контрабандой наркотиков, в то же время обеспечивая дальнейшее упрощение формальностей. Такие соглашения могут основываться на меморандумах о взаимопонимании Совета таможенного сотрудничества* и связанных с ними руководствах.

1.10 Стандарт. В тех случаях, когда в рамках соглашений о сотрудничестве государственным властям, судовладельцам и другим заинтересованным сторонам предоставляется доступ к коммерческой и другой информации, не подлежащей разглашению, должно обеспечиваться сохранение ее конфиденциальности.

E. Методы контроля

1.11 Стандарт. Государственные власти должны использовать управление рисками для улучшения своих процедур пограничного контроля, относящихся к:

- выпуску/очистке грузов;
- требованиям безопасности; и
- механизмам выявления контрабанды,

тем самым способствуя законному перемещению лиц и грузов.

* С 1994 года известен как Всемирная таможенная организация.

Раздел 2 – Приход, стоянка и отход судна

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельцев при приходе, стоянке и отходе судна, и не должен быть истолкован как препятствующий предъявлению каких-либо требований о предоставлении для проверки надлежащими властями свидетельств и других документов, находящихся имеющихся на судне и касающихся его регистрации, обмера, безопасности и укомплектования экипажем, а также других вопросов такого рода.

А. Общие положения

2.1 **Стандарт.** При приходе или отходе судов, к которым применяется настоящая Конвенция, государственные власти не должны требовать безвозвратной передачи им каких-либо документов, кроме тех, которые указаны в настоящем разделе.

Этими документами являются:

- генеральная декларация
- грузовая декларация
- декларация о судовых припасах
- декларация о личных вещах экипажа
- судовая роль
- список пассажиров
- манифест опасных грузов
- документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией для почтовых отправок
- морская санитарная декларация
- связанные с охраной сведения, предусмотренные правилом XI-2/9.2.2 Конвенции СОЛАС
- предварительное электронное уведомление о грузах для целей оценки таможенных рисков
- форма предварительного уведомления о доставке отходов в портовые приемные сооружения, когда соответствующее сообщение направлено Организации.

2.1.1 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства не должны требовать выполнения консульских формальностей или взимать платежи или сборы в связи с документами по очистке судов, в том числе предоставляемыми в электронной форме.

* См. FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MSA.1/Circ.1409 FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462.

2.1.2 Рекомендуемая практика Стандарт. Государственными властями следует разработать процедуры по передаче и использованию информации, подлежащей предоставлению до прихода и до отхода судна, с целью облегчения обработки такой информации, требуемой государственными властями для ускорения последующего выпуска/очистки грузов и лиц.

2.1.3 Рекомендуемая практика. В национальное законодательство следует включать условия передачи информации, подлежащей предоставлению до прихода и до отхода судна. Временные параметры передачи информации, предоставляемой до прихода судна, в общем случае не следует устанавливать задолго так, чтобы они предусматривали ее предоставление до отбытия судна из страны отправления. Однако в национальном законодательстве, помимо основной нормы, могут в случае необходимости также указываться исключения, если требуемое для рейса время короче, чем предусмотрено основной нормой из этого правила, например, для непродолжительных рейсов.

2.1.3bis Рекомендуемая практика. В том, что касается направления предварительных электронных уведомлений о грузах для целей оценки таможенных рисков, государственным властям следует принимать во внимание сроки, предусмотренные Рамочными стандартами SAFE BTO.

2.1.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать предоставления отдельной генеральной декларации, грузовой декларации, судовой роли, и списка пассажиров и манифеста опасных грузов, если данные, содержащиеся в этих документах, включены в информацию, предоставляемую до прихода или до отхода судна, или в судовой манифест.

2.1.5 Рекомендуемая практика Стандарт. Государственные власти должны:

- a) разработать системы электронной передачи данных для представления информации до прибытия и до отхода; и
- b) рассмотреть вопрос о повторном или последующем использовании информации, предоставляемой до прихода или до отхода судна, при осуществлении последующих процедур [как части всей информации, требуемой] для выпуска/очистки пассажиров и груза, требующих такого рода сведений.

В. Содержание и назначение документов

2.2 Стандарт. Основным документом, содержащим требуемые государственными властями данные о судне при его приходе и отходе, должна быть генеральная декларация.

2.2.1 Рекомендуемая практика. При приходе и отходе судна следует принимать генеральную декларацию, составленную по одной и той же форме.

2.2.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в генеральную декларацию каких-либо данных, помимо следующих:

- название, тип и номер ИМО судна
- позывной сигнал

- государство флага судна
- номер рейса
- данные о регистрации
- данные о грузовместимости
- фамилия капитана
- фамилия и контактная информация судового агента
- краткое описание груза
- количество членов экипажа
- количество пассажиров
- краткие сведения о рейсе
- дата и время прихода ~~или дата~~/отхода
- порт прихода ~~или~~ отхода
- ~~место стоянки судна в порту~~
- потребности судна в отношении приемных сооружений для отходов и остатков
- последний порт захода/следующий порт захода.

2.2.3 **Стандарт.** Государственные власти должны принимать генеральные декларации, либо датированные и подписанные капитаном, судовым агентом или каким-либо иным лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.3 **Стандарт.** Основным документом, содержащим требуемые государственными властями данные о грузе судна при его приходе и отходе, должна быть грузовая декларация. В то же время также может быть предъявлено требование о том, чтобы сведения о любых опасных грузах были предоставлены отдельно.

2.3.1 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям не следует требовать включения в грузовую декларацию каких-либо данных помимо следующих:

- а) при приходе
 - название и номер ИМО судна
 - государство флага судна
 - фамилия капитана
 - ~~позывной сигнал~~

- номер рейса
 - порт погрузки
 - порт составления декларации
 - идентификационные обозначения **грузовых** контейнеров, если это применимо; маркировочные знаки и номера; число мест и вид упаковки; количество и описание грузов или, при его наличии, код ГС*
 - номера транспортных документов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту
 - порты выгрузки оставшегося на борту груза
 - первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по транспортным документам для мультимодальных перевозок или по сквозным коносаментам;
- b) при отходе
- название и номер ИМО судна
 - государство флага судна
 - фамилия капитана
 - **позывной сигнал**
 - номер рейса
 - порт выгрузки
 - в отношении груза, принятого в данном порту, идентификационные обозначения **грузовых** контейнеров, если это применимо; маркировочные знаки и номера; число мест и вид упаковки; количество и описание грузов или, при его наличии, код ГС
 - номера транспортных документов на груз, принятый в данном порту.

2.3.2 Стандарт. В отношении груза, остающегося на борту, государственные власти должны требовать предоставления лишь минимально необходимого количества сведений.

2.3.3 Стандарт. Государственные власти должны принимать грузовые декларации, либо датированные и подписанные капитаном, **судовладельцем, выдающим транспортный документ**, судовым агентом или каким-либо иным лицом, надлежащим образом

* Конвенция о гармонизированной системе описания и кодирования товаров; также известна как «Гармонизированная система» (ГС). Эта международная конвенция вступила в силу 1 января 1988 года; ее цель заключается в создании системы описания и кодирования для использования таможенными органами при классификации товаров или групп товаров для целей установления таможенных тарифов и сбора статистических данных.

уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.3.4 Стандарт. Вместо грузовой декларации государственные власти должны принимать экземпляр судового манифеста при условии, что он содержит по меньшей мере те сведения, которые требуются согласно Рекомендуемой практике 2.3.1 и Стандарту 2.3.2, а также подписан или удостоверен и датирован в соответствии со Стандартом 2.3.3.

2.3.4.1 Рекомендуемая практика. В качестве альтернативы Стандарту 2.3.4 государственные власти могут принимать экземпляр транспортного документа, подписанный или удостоверенный в соответствии со Стандартом 2.3.3, или его заверенную копию, если это целесообразно с точки зрения характера и количества груза и при условии, что любые требуемые в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.3.1 и Стандартом 2.3.2 и указанные в них данные, которые не содержатся в таких документах, предоставляются в другой форме и надлежащим образом заверены.

2.3.5 Стандарт. Государственные власти должны разрешать не включать в грузовую декларацию не внесенные в манифест парцельные грузы, находящиеся у капитана, при условии что сведения об этих парцельных грузах предоставляются отдельно.

2.4 Стандарт. Основным документом о судовых припасах, содержащим сведения, требуемые государственными властями при приходе и отходе судна, должна быть декларация о судовых припасах.

2.4.1 Стандарт. Государственные власти должны принимать декларации о судовых припасах, либо датированные и подписанные капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном и лично осведомленным о судовых припасах, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.5 Стандарт. Основным документом о личных вещах экипажа, содержащим сведения, требуемые государственными властями, должна быть декларация о личных вещах экипажа. Требования о ее предоставлении при отходе судна предъявляться не должны.

2.5.1 Стандарт. Государственные власти должны принимать декларации о личных вещах экипажа, либо датированные и подписанные капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти. ~~Государственные власти могут также требовать от каждого члена экипажа его подпись или, если он этого сделать не может, его отметки против сведений о его личных вещах. Для целей проверки на судне государственные власти могут также потребовать, чтобы каждый член экипажа подписал или заверил приемлемым для соответствующего органа государственной власти способом декларацию о его/ее личных вещах.~~

2.5.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям в общем случае следует требовать предоставления сведений только о таких личных вещах экипажа, которые не подлежат освобождению от таможенных пошлин и сборов или на которые распространяются запрещения или ограничения.

2.6 **Стандарт.** Основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна, должна быть судовая роль.

2.6.1 **Стандарт.** Государственные власти не должны требовать включения в судовую роль каких-либо данных помимо следующих:

- название и номер ИМО судна
- государство флага судна
- позывной сигнал
- номер рейса
- фамилия
- имена
- гражданство
- звание или должность
- **пол**
- дата и место рождения
- вид и номер документа, удостоверяющего личность
- **государство, выдавшее документ, удостоверяющий личность**
- **дата истечения срока действия документа, удостоверяющего личность**
- **порт и дата прибытия/отбытия судна**
- последний порт захода

2.6.2 **Стандарт.** Государственные власти должны принимать судовые роли, либо датируемые и подписанные капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.6.3 *Не используется*

2.6.4 **Рекомендуемая практика.** Если судно, совершая рейсы по расписанию, заходит в один и тот же порт по меньшей мере один раз в течение 14 дней и если на нем происходят незначительные изменения состава экипажа, государственным властям в общем случае не следует требовать предоставления полностью заново составленной судовой роли, а следует принимать существующую судовую роль с отмеченными в ней изменениями.

2.7 **Стандарт.** Основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о пассажирах при приходе и отходе судна, должен быть список пассажиров.

2.7.1 *Не используется*

2.7.2 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям не следует в дополнение к спискам пассажиров требовать посадочных или высадочных карточек тех пассажиров, чьи фамилии значатся в этих списках. Однако в тех случаях, когда государственные власти сталкиваются с особыми проблемами, представляющими серьезную опасность для здоровья населения, к пассажиру международного рейса по прибытии может быть предъявлено требование о представлении адреса места назначения в письменном виде.

2.7.3 **Рекомендуемая практика-Стандарт.** Государственными властями не следует должны требовать включения в список пассажиров каких-либо данных помимо следующих:

- название и номер ИМО судна
- позывной сигнал
- государство флага судна
- номер рейса
- фамилия
- имена
- гражданство
- дата рождения
- место рождения
- пол
- тип удостоверяющего личность или проездного документа, предъявленного пассажиром
- серийный номер удостоверяющего личность или проездного документа
- государство, выдавшее удостоверяющий личность или проездной документ
- дата истечения срока действия удостоверяющего личность или проездного документа
- порт посадки
- номер визы, если это применимо
- порт высадки

- порт и дата прихода/отхода судна
- транзитный пассажир или нет.

2.7.4 **Рекомендуемая практика.** Вместо списка пассажиров следует принимать список, составленный судовладельцами для собственных нужд, при условии что он содержит по меньшей мере те сведения, которые требуются согласно **Рекомендуемой практике** Стандарту 2.7.3, а также датирован и подписан либо удостоверен в соответствии со Стандартом 2.7.5.

2.7.5 **Стандарт.** Государственные власти должны принимать списки пассажиров, либо датированные и подписанные капитаном, судовым агентом или каким-либо иным лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.8 **Стандарт.** Основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения об опасных грузах, должен быть манифест опасных грузов.

2.8.1 **Стандарт.** Государственные власти не должны требовать включения в манифест опасных грузов каких-либо данных помимо следующих:

- название судна
- номер ИМО
- позывной сигнал
- номер рейса
- государство флага судна
- ~~фамилия капитана~~
- порт погрузки
- порт выгрузки
- место размещения ~~на судне~~
- регистрационный номер
- маркировочные знаки и номера
 - идентификационный(ые) номер(а) **грузового(ых)** контейнера(ов)
 - **регистрационный(ые)** номер(а) транспортного(ых) средства(средств)
- число мест и вид упаковки
- номер ООН
- надлежащее отгрузочное наименование/**(технические спецификации)**

- класс/(дополнительная(ые) опасность(и))
- группа упаковки
- дополнительная информация/загрязнитель моря/температура вспышки и т. д.
- ~~дополнительная(ые) опасность(и)~~
- ~~температура вспышки (в °С, э.т.)~~
- ~~загрязнитель моря~~
- масса (кг) — ~~брутто/нетто~~ или объем (л)
- аварийная карточка
- судовой агент.

2.9 **Стандарт.** При приходе или отходе судна государственные власти не должны требовать какой-либо письменной декларации в отношении почтовых отправок, за исключением той, которая предписана Всемирной почтовой конвенцией, при условии что последняя действительно предъявлена. В случае отсутствия такого документа почтовые отправления (количество и вес) должны быть указаны в грузовой декларации.

2.10 **Стандарт.** Основным документом, содержащим требуемые портовыми санитарными властями данные о состоянии здоровья находящихся на борту лиц во время рейса и по приходе судна в порт, должна быть морская санитарная декларация.

С. Документы, предоставляемые при приходе судна

2.11 **Стандарт.** ~~При приходе судна в порт государственные власти требуют не больше чем:~~ До истечения переходного периода, установленного Стандартом 1.3ter, государственные власти при приходе судна в порт не должны требовать предоставления каких-либо документов, за исключением следующих:

- 5 экземпляров генеральной декларации
- 4 экземпляра грузовой декларации
- 4 экземпляра декларации о судовых припасах
- экземпляры декларации о личных вещах экипажа
- экземпляры судовой роли
- экземпляры списка пассажиров
- 1 экземпляр манифеста опасных грузов
- 1 экземпляр морской санитарной декларации
- 1 экземпляр документа, содержащего связанные с охраной сведения, как того требует правило XI-2/9.2.2 Конвенции СОЛАС

- 1 экземпляр формы предварительного уведомления о доставке отходов в портовые приемные сооружения, когда соответствующее сообщение направлено Организации.

По истечении переходного периода, за исключением случаев наступления обстоятельств непреодолимой силы, при которых средства электронной передачи данных недоступны, требования о предоставлении документов на бумажном носителе предъявляться не должны.

D. Документы, предоставляемые при отходе судна

2.12 Стандарт. При отходе судна из порта государственные власти требуют не больше чем: До истечения переходного периода, установленного Стандартом 1.3ter, государственные власти при отходе судна из порта не должны требовать предоставления каких-либо документов, за исключением следующих:

- 5 экземпляров генеральной декларации
- 4 экземпляра грузовой декларации
- экземпляры декларации о судовых припасах
- экземпляры судовой роли
- 2 экземпляра списка пассажиров
- 1 экземпляр манифеста опасных грузов

По истечении переходного периода, за исключением случаев наступления обстоятельств непреодолимой силы, при которых средства электронной передачи данных недоступны, требования о предоставлении документов на бумажном носителе предъявляться не должны.

2.12.1 Стандарт. При отходе из порта требование о предоставлении новой грузовой декларации в отношении груза, уже указанного в декларации, предоставленной при приходе в этот порт, и оставшегося на борту, предъявляться не должно.

2.12.2 Рекомендуемая практика. При отходе судна не следует требовать отдельной декларации о судовых припасах, уже указанных в декларации, предоставленной при приходе, а также в отношении припасов, принятых на борт в данном порту и включенных в другой таможенный документ, предоставленный для этой цели в том же порту.

2.12.3 Стандарт. Если государственные власти требуют предоставления сведений об экипаже судна при его отходе из порта, один из экземпляров судовой роли, предоставленных при приходе в порт, должен приниматься при отходе, при условии что он вновь подписан капитаном или лицом командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, и заверен или удостоверен приемлемым для соответствующего органа государственной власти способом, с целью отражения каких-либо изменений в количестве или составе экипажа на момент отхода судна или того, что во время стоянки судна в порту таких изменений не произошло.

2.13 *Не используется**

Е. Последовательные заходы в два или более портов одного и того же государства

2.14 **Рекомендуемая практика Стандарт.** Принимая во внимание процедуры, выполняемые при приходе судна в первый порт захода на территории того или иного государства, судовладельцы обязаны предоставлять требуемую информацию государственным властям этого государства только один раз. Требования в отношении формальностей и документов в каком-либо последующем порту захода в той же стране, в который судно прибывает без промежуточного захода в порт другой страны, государственным властям следует сводить к минимуму.

Ф. Оформление документов

2.15 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует, по мере возможности, принимать документы, предусмотренные настоящим Приложением, за исключением указанных в Стандарте 3.7, независимо от языка, на котором в них изложены требуемые сведения, при условии что они могут потребовать, когда сочтут это необходимым, письменного или устного перевода на один из официальных языков своей страны или Организации.

2.16 **Стандарт.** Если государственные власти требуют предоставления документов в бумажной форме, они должны принимать документы, предъявляемые в любом разборчивом и доступном пониманию виде, включая документы, написанные от руки чернилами или химическим карандашом, либо подготовленные с использованием информационных технологий.

2.16.1 **Стандарт.** Государственные власти должны признавать подпись, когда она требуется, выполненную от руки, в виде факсимиле, перфорации или печати, в форме символов либо проставленную любыми другими механическими или электронными средствами, если такое признание не противоречит национальному законодательству. Удостоверение информации, предоставленной на ином, чем бумага, носителе должно осуществляться таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти и упрощает предоставление информации в электронной форме соответствующими сторонами независимо от места их регистрации.

2.17 **Стандарт.** Государственные власти страны любого предполагаемого порта захода, выгрузки или транзита не должны требовать легализации, удостоверения, заверения или предварительного рассмотрения своими заграничными представителями документов, указанных в настоящем разделе и касающихся судна, его груза, припасов, пассажиров и экипажа. Однако это не означает, что они не могут требовать предъявления паспорта или другого документа, удостоверяющего личность пассажира или члена экипажа, для проверки визы или иных подобных целей.

Г. Ошибки и поправки в документации и штрафы за них

2.18 **Стандарт.** Государственные власти должны, не задерживая судно, разрешать исправлять ошибки в документах, предусмотренных настоящим Приложением, если эти ошибки являются, по их мнению, неумышленными, не носят серьезного характера, не

* Номера серии 2.13 зарезервированы для будущего использования.

являются следствием систематической небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила, при условии что эти ошибки выявляются до окончания проверки документа и исправления могут быть внесены незамедлительно.

2.19 Стандарт. В случае обнаружения ошибок в предусмотренных настоящим Приложением документах предоставленных данных, предусмотренных дополнением 1 к настоящему Приложению и подписанных судовладельцем или капитаном или от их имени либо удостоверенных иным образом, никакие штрафные санкции не должны налагаться до тех пор, пока не будет дана возможность предоставить государственным властям веские аргументы, подтверждающие, что эти ошибки являются неумышленными, не носят серьезного характера, не являются следствием систематической небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила государства порта.

2.19bis Стандарт. Государственные власти должны разрешать внесение поправок в уже предоставленные сведения в соответствии с применимыми законами и правилами.

H. Специальные меры по упрощению формальностей, связанных с заходами судов в порты с целью высадки на берег больных или получивших травму членов экипажа, пассажиров, людей, спасенных на море, или других лиц для оказания им неотложной медицинской помощи

2.20 Стандарт. Государственные власти должны стремиться к сотрудничеству с судовладельцами в обеспечении того, чтобы капитаны судов, намеревающихся зайти в порт с единственной целью высадки на берег больных или получивших травму членов экипажа, пассажиров, людей, спасенных на море, или других лиц для оказания им неотложной медицинской помощи, как можно раньше сообщали государственным властям о подобном намерении и предоставляли им как можно более полную информацию о болезни или травме и личных данных этих лиц.

2.21 Стандарт. Государственные власти должны до прихода судна, по радио, когда это возможно, но в любом случае с использованием наиболее скоростных каналов связи, проинформировать капитана о документации и процедурах, необходимых для безотлагательной высадки на берег больных или получивших травму лиц и предотвращения задержек при очистке судна.

2.22 Стандарт. Судам, заходящим в порты с этой целью и намеревающимся незамедлительно продолжить плавание, государственные власти должны отдавать предпочтение при постановке к причалу, если состояние больного или волнение на море не позволяют произвести безопасную высадку на рейде или на подходах к порту.

2.23 Стандарт. В отношении судов, заходящих в порты с этой целью и намеревающихся незамедлительно продолжить плавание, государственные власти обычно не должны требовать документов, упомянутых в Стандарте 2.1, за исключением морской санитарной декларации и, в случае крайней необходимости, генеральной декларации. В подобных ситуациях государственные власти не должны применять ограничений по срокам предоставления документов.

2.24 Стандарт. Если государственные власти требуют предоставления генеральной декларации, этот документ должен содержать данные в объеме не большем, а, по возможности, меньшем, чем это предусмотрено Рекомендуемой практикой 2.2.2.

2.25 **Стандарт.** Если государственные власти применяют меры контроля, связанные с приходом судна, до высадки на берег больных или получивших травму лиц, то оказание им неотложной медицинской помощи и принятие мер по охране здоровья граждан должно иметь преимущественное значение перед этими мерами контроля.

2.26 **Стандарт.** Если требуются гарантии или обязательства, связанные с оплатой лечения, или последующей транспортировки, или возвращения на родину вышеупомянутых лиц, то в оказании неотложной медицинской помощи не должно быть отказано и оно не должно откладываться до момента получения таких гарантий или обязательств.

2.27 **Стандарт.** Неотложная медицинская помощь и меры по охране здоровья граждан должны иметь преимущественное значение перед любыми мерами контроля, которые государственные власти могут применять к больным или получившим травму лицам, высаживаемым на берег.

Раздел 3 – Прибытие и отбытие лиц

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от членов экипажа и пассажиров при приходе или отходе судна.

А. Требования и процедуры при прибытии и отбытии

3.1 **Стандарт.** Основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о конкретном пассажире при приходе и отходе судна, должен быть действительный паспорт.

3.1.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся правительствам следует, насколько это возможно, заключать двусторонние и многосторонние соглашения о признании отличных от паспортов официальных документов, удостоверяющих личность.

3.2 **Стандарт.** Государственные власти должны принимать меры, направленные на то, чтобы паспорта или принимаемые вместо них официальные документы, удостоверяющие личность пассажиров судна, проверялись иммиграционными властями только один раз при прибытии и один раз при отбытии. В дополнение к этому, может возникнуть необходимость в предъявлении паспортов или официальных документов, удостоверяющих личность, для проверки или удостоверения личности в связи с таможенными или иными формальностями при прибытии или отбытии.

3.3 **Стандарт.** После предъявления, в индивидуальном порядке, паспортов или принимаемых вместо них официальных документов, удостоверяющих личность, государственные власти должны возвращать пассажирам эти документы немедленно после проверки и не задерживать их для дополнительного контроля, за исключением случаев наличия каких-либо препятствий к допуску пассажира на данную территорию.

3.3.1 **Стандарт.** Каждое Договаривающееся правительство должно обеспечить изъятие государственными властями подложных, фальсифицированных или поддельных проездных документов у лиц, которым было отказано во въезде. Такие документы должны изыматься из обращения и возвращаться соответствующим властям, когда это практически осуществимо. Вместо изъятого документа выдворяющее государство оформляет сопроводительное письмо*, к которому прилагается фотокопия поддельных проездных документов, если она имеется, а также любая важная информация. Сопроводительное

* Возможная форма сопроводительного письма представлена в дополнении 2.

письмо и приложение к нему передаются оператору, осуществляющему выдворение лица, которому было отказано во въезде. Это письмо используется для предоставления властям в транзитном и/или первоначальном пункте посадки соответствующей информации.

3.3.2 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны принимать для проверки лиц, возвращаемых из пункта их высадки после того, как им было отказано в разрешении на въезд, если ранее эти лица совершили посадку на судно на их территории. Договаривающиеся правительства не должны возвращать таких лиц в страну, во въезде в которую им ранее было отказано.

3.3.3 Стандарт. До того момента пока пассажиры и экипаж не будут допущены к проверке их права на въезд в государство, ответственность за надзор и попечение над ними должна сохраняться за судовладельцем.

3.3.4 Рекомендуемая практика. После того как пассажиры и экипаж будут допущены к проверке в условном или безусловном порядке и в том случае, если эти лица находятся под физическим контролем государственных властей, государственным властям следует нести ответственность за надзор и попечение над ними до тех пор, пока им не будет разрешен въезд или отказано в нем.

3.3.5 Стандарт. Обязанность судовладельца вывезти то или иное лицо за пределы территории государства должна считаться утратившей силу с момента получения этим лицом окончательного разрешения на въезд в это государство.

3.3.6 Стандарт. Если лицу отказано во въезде, государственные власти без неоправданных задержек должны проинформировать об этом судовладельца и провести с ним консультации об организации вывоза такого лица. Судовладелец берет на себя расходы, связанные с пребыванием и перевозкой лица, которому было отказано во въезде, и в том случае, если лицо вновь переходит под ответственность судовладельца, последний должен обеспечить его/ее безотлагательную транспортировку:

- в страну посадки; или
- в любое другое место, в которое данному лицу разрешен въезд.

3.3.7 Стандарт. Если это практически осуществимо, Договаривающиеся правительства и судовладельцы должны взаимодействовать при проведении проверки действительности и подлинности паспортов и виз.

3.4 Рекомендуемая практика. При посадке или высадке пассажиров государственным властям не следует требовать от них или от действующих от их имени судовладельцев предоставления в письменной форме никакой информации, которая бы дополняла или дублировала сведения, уже содержащиеся в паспортах или официальных документах, удостоверяющих личность пассажиров, за исключением сведений, которые необходимы для заполнения документов, предусмотренных настоящим Приложением.

3.5 Рекомендуемая практика. Государственным властям, требующим от пассажиров при их посадке или высадке предоставления в письменной форме сведений помимо тех, которые необходимы для заполнения документов, предусмотренных настоящим Приложением, следует ограничивать свои требования о предоставлении дополнительных личных данных пассажиров пунктами, перечисленными в Рекомендуемой практике 3.6 (посадочная/высадочная карточка). Государственным властям следует прини-

мать посадочные/высадочные карточки, заполненные пассажирами, и не следует требовать их заполнения или проверки судовладельцем. Заполнение карточки разборчивым почерком следует считать приемлемым, за исключением тех граф, в отношении которых на бланке указано, что они должны быть заполнены печатными буквами. От каждого пассажира не следует требовать более одной посадочной/высадочной карточки, которая может иметь одну или несколько копий, изготавливаемых одновременно с помощью копировальной бумаги.

3.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в посадочную/высадочную карточку каких-либо сведений помимо следующих:

- фамилия
- имена
- гражданство
- номер и дата истечения срока действия паспорта или другого официального документа, удостоверяющего личность
- дата рождения
- место рождения
- род занятий
- порт посадки/высадки
- пол
- адрес места назначения
- подпись.

3.7 Стандарт. В тех случаях, когда от лиц, находящихся на судне, требуется предъявление доказательств наличия у них прививки от желтой лихорадки, государственные власти должны принимать в качестве такового Международное свидетельство о вакцинации или ревакцинации, составленное по форме, предусмотренной Международными медико-санитарными правилами.

3.8 Рекомендуемая практика. Медицинский осмотр лиц, находящихся на борту или высаживающихся с судна, в общем случае следует ограничивать осмотром только тех лиц, которые прибывают с территории, зараженной одной из карантинных болезней, в течение инкубационного периода соответствующей болезни (как указано в Международных медико-санитарных правилах). Однако в соответствии с Международными медико-санитарными правилами может потребоваться дополнительный медицинский осмотр.

3.9 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует в общем случае производить таможенный досмотр багажа, следующего с прибывающими пассажирами, на выборочной основе. Письменного декларирования в отношении багажа, следующего с пассажирами, требовать по возможности не следует.

3.9.1 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует во всех случаях, когда это возможно, не производить досмотр багажа, следующего с отбывающими пассажирами, должным образом учитывая возможную необходимость применения надлежащих мер безопасности, предпочтительно с использованием автоматизированных средств для упрощения процедуры контроля.

3.9.2 **Рекомендуемая практика.** Если полностью отказаться от досмотра багажа отбывающих пассажиров невозможно, такой досмотр следует в общем случае производить на выборочной основе.

3.10 **Стандарт.** Основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о конкретном члене экипажа при приходе и отходе судна, должен быть паспорт или удостоверяющий личность документ, выданный согласно соответствующим конвенциям МОТ, или же действительное и надлежащим образом признаваемое удостоверение личности моряка.

3.10.1 **Стандарт.** Государственные власти не должны требовать, чтобы в удостоверение личности моряка были включены какие-либо сведения помимо следующих:

- фамилия
- имена
- пол
- дата и место рождения
- гражданство
- особые физические приметы
- фотография (заверенная)
- подпись
- дата истечения срока действия (если таковая имеется)
- орган власти, выдавший удостоверение.

3.10.2 **Стандарт.** Когда моряку необходимо въехать в страну или выехать из нее в качестве пассажира любого вида транспорта в целях:

- a) возвращения на свое или перевода на другое судно,
- b) транзитного проезда на свое судно, находящееся в другой стране, возвращения на родину или с любой другой целью, одобренной властями соответствующей страны,

государственные власти должны принимать от моряка вместо паспорта действительное удостоверение личности моряка, если этот документ гарантирует его владельцу обратный въезд в страну, в которой он был выдан.

3.10.3 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям в общем случае не следует требовать от членов экипажа судна предоставления индивидуальных документов,

удостоверяющих личность, или сведений, дополняющих указанные в удостоверении личности моряка, кроме тех, которые приводятся в судовой роли.

В. Меры по упрощению процедуры очистки пассажиров, экипажа и багажа

3.11 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовыми властями и/или администрацией порта принимать надлежащие меры, направленные на обеспечение удовлетворительной пропускной способности порта с тем, чтобы осуществление процедур очистки в отношении пассажиров, экипажа и багажа производилось оперативно; им следует выделить для этой цели достаточное количество сотрудников и обеспечить надлежащее оборудование, уделяя особое внимание операциям по погрузке, выгрузке и транспортировке багажа (в том числе с использованием механизированных систем), а также тем участкам, в которых часто происходят задержки пассажиропотоков. При необходимости следует принимать меры по обустройству крытых переходов между судами и пунктами, в которых производится проверка пассажиров и экипажа. Такие средства и сооружения должны характеризоваться гибкостью и предусматривать возможность расширения с целью обеспечения применения усиленных мер безопасности в случае возникновения ситуаций, при которых вводятся повышенные ~~опасность~~ уровни охраны.

3.11.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует:

- a) совместно с судовладельцами и портовыми властями принимать соответствующие меры, такие как:
 - i) внедрение метода непрерывного индивидуального контроля пассажиров и багажа;
 - ii) создание системы, позволяющей пассажирам быстро находить и забирать прошедший проверку багаж сразу же по его поступлении в зону получения багажа; и
 - iii) предоставление средств и услуг, необходимых для удовлетворения потребностей пассажиров пожилого возраста и инвалидов;
- b) обеспечить принятие портовыми властями всех необходимых мер, с тем чтобы:
 - i) предоставить для пассажиров и их багажа, следующих с судна или на него, быстрый и беспрепятственный доступ к местному транспорту; и
 - ii) если экипажам судов государственными органами предписано являться в какие-либо служебные помещения, такие помещения были легко доступны и находились как можно ближе друг от друга.

3.11.2 Рекомендуемая практика. Для целей ускорения процедур очистки государственным властям следует рассмотреть возможность введения двухпоточной системы* оформления пассажиров и их багажа и частных транспортных средств.

* См. Рекомендуемую практику 11 и дополнение II к Приложению F3 к Киотской конвенции.

3.12 **Стандарт.** Государственные власти должны требовать от судовладельцев обеспечения принятия судовым персоналом всех надлежащих мер, которые будут способствовать ускорению процедур оформления пассажиров и экипажа по прибытии. К таким мерам могут относиться:

- a) заблаговременное предоставление соответствующим государственным властям извещения о наиболее вероятном расчетном времени прибытия с последующим уведомлением о каких-либо изменениях времени прибытия и о графике движения судна в тех случаях, когда это может отразиться на выполнении инспекционных требований;
- b) подготовка судовых документов для их незамедлительной проверки;
- c) приведение в готовность трапов и других средств посадки/высадки *во время подхода* судна к причалу или к месту якорной стоянки; и
- d) обеспечение быстрого и упорядоченного сбора и представления для проверки находящихся на борту лиц с необходимыми документами и организация освобождения для этой цели членов экипажа от выполнения ими своих основных обязанностей в машинном и прочих отделениях.

3.13 **Рекомендуемая практика.** При внесении имен в документы, касающиеся пассажиров и экипажа, следует на первое место ставить фамилию или фамилии. Если кто-либо носит фамилии одновременно отца и матери, то первой указывается фамилия отца. Если замужняя женщина носит фамилии отца мужа и своего отца, первой указывается фамилия отца мужа.

3.14 **Стандарт.** Государственные власти должны без необоснованных задержек приступать к проверке находящихся на судне лиц для определения возможности их допуска на территорию государства.

3.15 ~~Стандарт.~~ **Рекомендуемая практика.** Государственным властям не следует налагать необоснованных или чрезмерных штрафов на судовладельцев в том случае, если какой-либо подлежащий контролю документ пассажира будет сочтен государственными властями не отвечающим требованиям или если по этой причине пассажиру будет отказано в допуске на территорию государства.

3.15.1 **Стандарт.** Государственные власти должны поощрять судовладельцев к принятию в пункте посадки мер предосторожности, направленных на обеспечение того, чтобы пассажиры имели все подлежащие контролю документы, требуемые государствами назначения или транзитными государствами.

3.15.2 **Стандарт.** Если лицу отказано во въезде и оно выдворяется с территории государства, судовладелец не должен быть лишен возможности взыскания с такого лица любых расходов, понесенных в результате получения им отказа в разрешении на въезд.

3.15.3 **Рекомендуемая практика.** С целью облегчения и ускорения международных морских перевозок государственным властям следует применять или, если этот вопрос выходит за рамки их юрисдикции, рекомендовать компетентным органам своей страны применять в морских терминалах и на судах стандартизированные международные знаки и символы, которые разработаны или приняты Организацией в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и которые, насколько это практически возможно, распространяются на все виды транспорта.

С. Специальные средства и услуги для пассажиров пожилого возраста и инвалидов на морском транспорте

3.16 **Рекомендуемая практика.** Следует принимать меры для обеспечения того, чтобы вся необходимая информация о перевозке и безопасности была легко доступна для лиц с ослабленным слухом и зрением.

3.17 **Рекомендуемая практика.** Для пассажиров пожилого возраста и инвалидов, при их посадке и высадке, в здании терминала следует выделить специальные зоны, которые должны быть расположены как можно ближе к главным входам. Они должны быть четко обозначены соответствующими знаками. На пути к таким зонам не должно быть каких-либо препятствий.

3.18 **Рекомендуемая практика.** Если доступ к общественному транспорту ограничен, следует принимать все меры к обеспечению того, чтобы услуги общественного транспорта были доступны лицам с ограниченной мобильностью по разумной цене путем модификации существующих и планируемых транспортных схем или предоставления таким лицам специализированного транспортного обслуживания.

3.19 **Рекомендуемая практика.** Терминалы и суда следует оборудовать надлежащими средствами, обеспечивающими безопасную посадку и высадку пассажиров пожилого возраста и инвалидов.

Д. Упрощение формальностей для судов, совершающих круизные рейсы, и их пассажиров

3.20 **Стандарт.** Государственные власти должны разрешать предоставление круизному судну свободной практики ~~по радио~~ с помощью электронных средств связи в тех случаях, если санитарные власти планируемого порта захода на основании сведений, полученных от судна до его прихода, сочтут, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения карантинной болезни.

3.21 **Рекомендуемая практика.** К круизным судам требования о предоставлении генеральной декларации, списка пассажиров и судовой роли следует предъявлять только в первом порту захода и в последнем порту отхода, расположенных на территории той или иной страны, если в ходе рейса не произошло изменений соответствующих обстоятельств.

3.22 **Стандарт.** Круизные суда должны предоставлять декларацию о судовых припасах и декларацию о личных вещах экипажа только в первом порту захода той или иной страны.

3.23 **Стандарт.** Паспорта или другие официальные документы, удостоверяющие личность, должны постоянно находиться у круизных пассажиров.

3.24 **Рекомендуемая практика.** В случаях, когда стоянка круизного судна в **любом** порту **на территории Договаривающегося правительства** не превышает 72 часов, от круизных пассажиров не следует требовать получения виз, за исключением особых случаев, определяемых соответствующими государственными властями.

3.25 **Стандарт.** При проведении процедур проверки государственные власти не должны создавать неоправданных задержек для круизных пассажиров.

3.26 **Стандарт.** В качестве общего правила и за исключением случаев, касающихся безопасности, а также установления личности и права на въезд, круизные пассажиры не должны подвергаться индивидуальным проверкам государственными властями, ответственными за иммиграционный контроль.

3.27 **Стандарт.** В случае последовательных заходов круизного судна в несколько портов одной и той же страны государственные власти, в качестве общего правила, должны проверять пассажиров только в первом порту захода и в последнем порту отхода.

3.28 **Рекомендуемая практика.** С целью предотвращения задержек при высадке въездной контроль пассажиров круизного судна следует по возможности производить на борту до прибытия к месту высадки.

3.29 **Рекомендуемая практика.** Круизным пассажирам, в случае их высадки в одном порту и посадки на то же судно в другом порту той же самой страны, следует обеспечивать такие же условия, что и пассажирам, которые высаживаются и возвращаются на круизное судно в одном и том же порту.

3.30 **Рекомендуемая практика.** В качестве единственного средства медицинского контроля круизных пассажиров следует использовать морскую санитарную декларацию.

3.31 **Стандарт.** Во время стоянки судна в порту на его борту должна разрешаться работа магазинов беспошлинной торговли, обслуживающих круизных пассажиров.

3.32 **Стандарт.** В общем случае круизные пассажиры не должны предъявлять письменную декларацию о своих личных вещах. Однако в отношении предметов, подпадающих под высокие таможенные пошлины и другие налоги и сборы, может быть предъявлено требование о предоставлении письменной декларации и залогового обеспечения.

3.33 **Рекомендуемая практика.** Круизных пассажиров не следует подвергать каким-либо мерам валютного контроля.

3.34 **Стандарт.** Круизные пассажиры не должны предъявлять посадочные/высадочные карточки.

3.35 *Не используется.*

Е. Специальные меры по упрощению формальностей для транзитных пассажиров

3.36 **Стандарт.** Транзитные пассажиры, остающиеся на борту судна, на котором они прибыли, и отбывающие на нем же, в общем случае не должны подвергаться обычному контролю со стороны государственных властей, за исключением случаев, касающихся безопасности чрезвычайных обстоятельств, как они определены соответствующими государственными властями.

3.37 **Рекомендуемая практика.** Транзитным пассажирам следует разрешать оставлять у себя паспорт или другой документ, удостоверяющий личность.

3.38 **Рекомендуемая практика.** От транзитных пассажиров, остающихся на борту судна, на котором они прибыли, и отбывающих на нем же, не следует требовать заполнения посадочных/высадочных карточек.

3.39 **Рекомендуемая практика.** Транзитным пассажирам, продолжающим свое путешествие на том же судне и из того же порта, в общем случае следует по их желанию предоставлять временное разрешение для схода на берег во время стоянки судна в порту, при условии выполнения въездных и визовых требований государственных властей.

3.40 **Рекомендуемая практика.** От транзитных пассажиров, продолжающих свое путешествие на том же судне и из того же порта, не следует требовать наличия визы, за исключением особых случаев, как они определены соответствующими государственными властями.

3.41 **Рекомендуемая практика.** От транзитных пассажиров, продолжающих свое путешествие на том же судне и из того же порта, в общем случае не следует требовать предъявления таможенной декларации в письменном виде.

3.42 **Рекомендуемая практика.** Транзитным пассажирам, сходящим с судна в одном порту и садящимся на то же самое судно в другом порту в той же самой стране, следует обеспечивать такие же условия, что и пассажирам, которые прибывают в порт и отбывают из того же порта на одном и том же судне.

F. Меры по упрощению формальностей для судов, занятых в проведении научно-исследовательских работ

3.43 **Рекомендуемая практика.** Суда, занятые в проведении научно-исследовательских работ, имеют на борту персонал, находящийся на судне с целью проведения научной работы во время рейса. Персоналу, входящему в эту категорию, следует предоставлять по меньшей мере столь же благоприятные условия, что и членам экипажа этого судна.

G. Дальнейшие меры по упрощению формальностей для иностранцев, входящих в состав экипажей судов, совершающих международные рейсы: увольнение на берег

3.44 **Стандарт.** Государственные власти должны разрешать иностранцам-членам экипажа сходить на берег во время стоянки в порту судна, на котором они прибыли, при условии что формальности по приходе судна были выполнены и государственные власти не имеют оснований отказывать им в разрешении сойти на берег по причинам, связанным с охраной здоровья населения, общественной безопасностью или поддержанием общественного порядка. Увольнения на берег должны предоставляться в порядке, исключаящем дискриминацию на основании национальной принадлежности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, вне зависимости от государства флага судна, на котором они трудоустроены, несут службу или работают.

3.44bis **Стандарт.** В каждом случае отказа в предоставлении увольнения на берег соответствующие государственные власти должны проинформировать не получившего разрешения моряка и капитана о причинах такого отказа. По просьбе соответствующего моряка или капитана информация о подобных причинах должна быть представлена в письменном виде.

3.45 **Стандарт.** Для целей увольнения на берег к членам экипажа не должно предъявляться требование о наличии визы.

3.46 **Рекомендуемая практика.** До или после увольнения на берег членов экипажа в общем случае не следует подвергать личному досмотру.

3.47 **Стандарт.** Для целей увольнения на берег к членам экипажа не должны предъявляться требования о наличии специального разрешения, такого, например, как увольнительная на берег.

3.48 **Рекомендуемая практика.** Если членам экипажа во время увольнения на берег предписывается иметь при себе документы, удостоверяющие личность, такие требования следует ограничить документами, которые указаны в Стандарте 3.10.

3.49 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует внедрить систему очистки до прихода судна, с тем чтобы позволить экипажам судов, которые регулярно заходят в порты соответствующего государства, заблаговременно получать разрешение на временное увольнение на берег. В случае если судно не имеет зарегистрированных нарушений иммиграционных правил и представлено на месте судовладельцем или его агентом с хорошей репутацией, государственным властям после установления того, что полученные до прихода судна сведения, которые они могут потребовать, являются удовлетворительными, в общем случае следует разрешать судну следовать непосредственно к своему причалу и не применять к нему дальнейших стандартных иммиграционных формальностей, если государственные власти не потребуют иного.

Раздел 4 – Безбилетные пассажиры

A. Общие принципы

4.1 **Стандарт.** Положения настоящего раздела должны применяться в соответствии с международными принципами защиты, изложенными в международных документах, таких как Конвенция ООН о статусе беженцев от 28 июля 1951 года и Протокол ООН о статусе беженцев от 31 января 1967 года, а также в соответствующем национальном законодательстве*.

4.2 **Стандарт.** Государственные власти, портовые власти, судовладельцы и их представители и капитаны судов капитаны должны в максимально возможной степени взаимодействовать между собой в целях предотвращения случаев провоза безбилетных пассажиров, быстрого разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами, а также обеспечения скорейшего возвращения или репатриации безбилетных пассажиров. Должны приниматься все надлежащие меры для недопущения ситуаций, при которых безбилетные пассажиры вынуждены оставаться на судне в течение неопределенного необоснованно долгого срока.

B. Предупредительные меры

4.3 Предупредительные меры на судне/в порту

4.3.1 Портовые власти/власти терминала

4.3.1.1 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны обеспечить создание во всех своих портах необходимой инфраструктуры и принятие оперативных мер и мер

* Кроме того, государственные власти могут рассмотреть не имеющее обязательной силы заключение Исполнительного комитета УВКБ ООН о безбилетных пассажирах, ищущих убежища (1988, № 53 (XXXIX)).

охраны с целью предотвращения того, чтобы лица, пытающиеся совершить безбилетный проезд, могли получить доступ к портовым сооружениям и судам; при разработке этих мер должны приниматься во внимание размеры порта, а также типы грузов, которые отправляются из него. Эти мероприятия должны осуществляться в тесном сотрудничестве с соответствующими государственными властями, судовладельцами и береговыми структурами с целью предотвращения случаев проникновения на борт безбилетных пассажиров в данном конкретном порту.

4.3.1.2 Рекомендуемая практика. Следует обеспечить, чтобы оперативные меры и/или планы охраны портовых средств были по меньшей мере равноценны тем, которые описаны в соответствующих положениях раздела В/16 Кодекса ОСПС. Среди прочего, охватывать следующие вопросы, в зависимости от случая:

- a) — регулярное патрулирование портовых районов;
- b) — создание специальных хранилищ для груза с учетом высокого риска доступа безбилетных пассажиров, а также постоянное наблюдение за лицами и грузом, попадающими в эти районы;
- c) — проверка складов и районов хранения груза;
- d) — осмотр самого груза, если имеются явные признаки присутствия безбилетного пассажира;
- e) — сотрудничество между государственными властями, судовладельцами, капитанами и соответствующими береговыми организациями в разработке оперативных мер;
- f) — сотрудничество между портовыми властями и другими соответствующими властями (например, полицией, таможенной службой, иммиграционной службой) с целью предотвратить контрабандный провоз людей;
- g) — разработка и осуществление соглашений со стивидорами и другими береговыми организациями, действующими в национальных портах, с целью обеспечить, чтобы в работах по размещению/выгрузке груза или загрузке/разгрузке судов или в выполнении других функций, связанных с пребыванием судна в порту, участвовал только персонал, уполномоченный этими организациями;
- h) — разработка и осуществление соглашений со стивидорами и другими береговыми организациями с целью обеспечить, чтобы их персонал, имеющий доступ на судно, можно было легко узнать и чтобы представлялся пофамильный список лиц, которым может потребоваться подняться на судно при исполнении своих обязанностей; и
- i) — поощрение стивидоров и других лиц, работающих в портовом районе, сообщать портовым властям о присутствии любых лиц, которые явно не имеют разрешения находиться в портовом районе.

4.3.2 Судовладелец/капитан судна-капитан

4.3.2.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы судовладельцы и их представители в порту, капитаны, а также другие ответственные лица принимали меры охраны, которые, насколько это практически возможно, предотвращали бы попытки безбилетных пассажиров попасть на судно, а если это не удалось,

позволяли бы, насколько это практически возможно, обнаруживать таких лиц до того, как судно выйдет из порта.

4.3.2.2 Рекомендуемая практика. Следует обеспечить, чтобы при заходах и во время стоянки в портах, в которых существует опасность посадки на борт безбилетных пассажиров, оперативные меры безопасности и/или планы охраны судна были по меньшей мере включать следующие предупредительные меры: равноценны тем, которые описаны в соответствующих положениях раздела В/9 Кодекса ОСПС.

~~все двери, люки и средства доступа в трюмы или кладовые, которые не используются во время стоянки судна в порту, должны быть заперты;~~

~~количество мест доступа на судно должно быть минимальным, и они должны надлежащим образом охраняться;~~

~~районы судна со стороны моря должны надлежащим образом охраняться; должна нестись надлежащая палубная вахта;~~

~~члены экипажа судна или, с согласия капитана судна, другие лица должны, по возможности, регистрировать людей, прибывающих на судно или сходящих с него; должны обеспечиваться надлежащие средства связи; и~~

~~ночью должно поддерживаться надлежащее освещение на судне и вдоль корпуса судна.~~

4.3.2.3 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы суда, имеющие право плавать под их флагом, за исключением пассажирских судов, при выходе из порта, в котором существует опасность посадки на борт безбилетных пассажиров, подвергались тщательному осмотру в соответствии со специальным планом или инструкцией; при этом особое внимание должно уделяться местам, в которых, вследствие особенностей конструкции судна и его эксплуатации, могут скрываться безбилетные пассажиры. Методы осмотра, в результате применения которых скрывающиеся безбилетные пассажиры могут пострадать, использоваться не должны.

4.3.2.4 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы суда, имеющие право плавать под их флагом, не подвергались фумигации или герметизации до тех пор, пока не будет проведен как можно более в максимально возможной степени тщательный осмотр помещений, подлежащих фумигации или герметизации, с целью обеспечения отсутствия в этих помещениях безбилетных пассажиров.

4.3.3 Национальные санкции

4.3.3.1 Стандарт. При необходимости, Договаривающиеся правительства, согласно должны включить в своему национальному законодательству юридические основания для преследуют в судебном порядке судебного преследования безбилетных пассажиров и потенциальных безбилетных пассажиров, а также лиц, помогающих безбилетным пассажирам получить доступ на суда любых лиц или компаний, оказывающих безбилетному пассажиру или потенциальному безбилетному пассажиру содействие в реализации намерения получить доступ на территорию порта, к любому судну, грузу или грузовому контейнеру.

C. Обращение с безбилетными пассажирами на судне

4.4 Общие принципы: гуманное обращение

4.4.1 **Стандарт.** Обращение с безбилетными пассажирами должно соответствовать принципам гуманного отношения, включая те, которые указаны в Стандарте 4.1. Во всех случаях должны надлежащим образом приниматься во внимание вопросы эксплуатационной безопасности судна, а также безопасности и благополучия безбилетных пассажиров.

4.4.2 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы капитаны судов, имеющих право плавать под их флагом, принимали надлежащие меры в отношении охраны, общего состояния здоровья, бытовых условий и безопасности безбилетного пассажира, когда он/она находится на судне, включая обеспечение его/ее достаточным питанием, местом для проживания, надлежащим медицинским уходом и доступом к санитарно-гигиеническим помещениям.

4.5 Работа на судне

4.5.1 **Стандарт.** Безбилетным пассажирам не должно ~~требоваться разрешаться~~ работать на судне, кроме случаев чрезвычайных ситуаций или когда это связано с проживанием и питанием безбилетного пассажира на судне.

4.6 Опрос, проводимый капитаном судна капитаном, и направляемое им уведомление

4.6.1 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы ~~капитаны судов~~ капитаны по мере возможности принимали меры ~~прилагали все усилия~~ по установлению личности безбилетного пассажира, включая его гражданство и порт посадки на судно, и извещали государственные власти первого запланированного порта захода о наличии на борту безбилетного пассажира, сопровождая это уведомление соответствующими сведениями. Данная информация также должна предоставляться судовладельцу, государственным властям порта посадки, государству флага и, в случае необходимости, ~~любым~~ последующим портам захода, ~~если это уместно~~.

4.6.2 **Рекомендуемая практика.** При сборе сведений для включения в уведомление ~~капитану судна~~ капитану следует использовать форму, приведенную в дополнении 3.

4.6.3 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны проинструктировать капитанов судов, имеющих право плавать под их флагом, о том, что в случаях, когда безбилетный пассажир объявляет себя беженцем, с этой информацией следует обращаться как с конфиденциальной в той степени, в какой это необходимо для обеспечения безопасности безбилетного пассажира.

4.7 Уведомление Международной морской организации

4.7.1 ~~Рекомендуемая практика~~ **Стандарт.** Государственными властями ~~следует~~ должны сообщать обо всех случаях провоза безбилетных пассажиров, о которых им становится известно, Генеральному секретарю Международной морской организации.

D. Отклонение от запланированного маршрута

4.8 **Стандарт.** Государственные власти должны настоятельно рекомендовать всем судовладельцам, которые эксплуатируют суда, имеющие право плавать под их флагом,

дать указание капитанам этих судов не отклоняться от запланированного маршрута для высадки безбилетных пассажиров, обнаруженных на судне после того, как оно покинуло территориальные воды страны, в которой безбилетные пассажиры совершили посадку на судно, за исключением тех случаев, когда:

- государственные власти государства порта, для захода в который судно отклоняется от маршрута, разрешили высадку безбилетного пассажира; или
- репатриация была согласована в другом месте и при этом имеется достаточная документация и разрешение на высадку; или
- существуют уважительные причины, связанные с безопасностью, охраной, здоровьем или соображениями гуманного характера; или
- попытки высадки в других портах по ходу запланированного маршрута не имели успеха и необходимо отклониться от курса для предотвращения нахождения безбилетного пассажира на судне в течение продолжительного времени.

Е. Высадка и возвращение безбилетного пассажира

4.9 Государство первого порта захода согласно плану рейса

4.9.1 **Стандарт.** Государственные власти страны первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира в соответствии со своим национальным законодательством должны вынести решение о том, можно ли безбилетному пассажиру разрешить въезд в это государство, и при этом приложить все усилия к налаживанию сотрудничества с вовлеченными сторонами с целью решения данного вопроса.

4.9.2 **Стандарт.** Государственные власти страны первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира должны разрешить высадку безбилетного пассажира, если он/она имеет на руках действительные проездные документы для возвращения и государственные власти получили подтверждение того, что репатриация была или будет организована своевременно и все требования, связанные с транзитным проездом, выполнены.

4.9.3 **Стандарт.** Если это уместно и соответствует национальному законодательству, государственные Государственные власти страны первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира должны разрешить высадку безбилетного пассажира, если государственные власти получили подтверждение того, что они или судовладелец получают действительные проездные документы, смогут организовать своевременную репатриацию безбилетного пассажира и выполнить все требования, связанные с транзитным проездом. Кроме того, государственные власти должны благосклонно рассматривать вопрос о разрешении высадки безбилетного пассажира, если вывезти безбилетного пассажира на судне, на котором он прибыл, дальнейшее нахождение безбилетного пассажира на судне не представляется возможным с практической точки зрения или существуют иные обстоятельства, препятствующие вывозу дальнейшему пребыванию безбилетного пассажира на этом судне. К таким обстоятельствам, в числе прочих, относятся следующие:

- решение по данному делу не принято ко времени отхода судна; или

- присутствие на судне безбилетного пассажира ставит под угрозу безопасную эксплуатацию судна либо здоровье экипажа или безбилетного пассажира.

4.10 Последующие порты захода

4.10.1 Стандарт. Если высадка безбилетного пассажира не произошла в первом запланированном порту захода после обнаружения безбилетного пассажира, государственные власти последующих портов захода должны рассматривать вопрос о высадке безбилетного пассажира в соответствии со стандартами 4.9.1, 4.9.2 и 4.9.3.

4.11 Государство, гражданином которого является безбилетный пассажир или в котором он имеет право на проживание

4.11.1 Стандарт. В соответствии с международным правом государственные власти должны давать разрешение на возвращение безбилетных пассажиров, которые обладают полным статусом гражданина или имеют право на проживание в соответствующем государстве согласно его национальному законодательству.

4.11.2 Стандарт. Государственные власти должны, если это возможно, содействовать установлению личности и гражданства безбилетных пассажиров, которые заявляют, что они являются гражданами или имеют право на проживание в соответствующем государстве. Там, где это возможно, местному посольству, консульству или иному дипломатическому представительству страны гражданства безбилетного пассажира следует оказывать помощь в проведении проверки гражданства безбилетного пассажира и предоставлении временных проездных документов.

4.12 Государство посадки

4.12.1 Стандарт. Если удовлетворительным для государственных властей образом установлено, что безбилетные пассажиры совершили посадку на судно в порту их государства, они, для целей проверки, должны принимать таких безбилетных пассажиров, возвращаемых из пункта их высадки после того, как там им было отказано в разрешении на въезд. Государственные власти государства порта посадки не должны возвращать таких безбилетных пассажиров в страну, во въезде в которую им ранее было отказано.

4.12.2 Стандарт. Если удовлетворительным для государственных властей образом установлено, что потенциальные безбилетные пассажиры совершили посадку на судно в порту их государства, они должны давать разрешение на высадку таких потенциальных безбилетных пассажиров и безбилетных пассажиров, обнаруженных на судне, когда оно еще находится в соответствующих территориальных водах, либо, если это предусмотрено национальным законодательством данного государства, в районе иммиграционной юрисдикции данного государства. Какие-либо штрафы, сборы или издержки, связанные с задержанием или вывозом безбилетного пассажира, с судовладельца взыскиваться не должны.

4.12.3 Стандарт. Если потенциальный безбилетный пассажир не был высажен с судна в порту посадки, он должен считаться безбилетным пассажиром в соответствии с положениями настоящего раздела.

4.13 Государство флага

4.13.1 **Стандарт.** Государственные власти государства флага судна должны оказывать содействие капитану/судовладельцу или надлежущим органам государственной власти в портах захода и сотрудничать с ними в целях:

- установления личности безбилетного пассажира и определения его/ее гражданства;
- обращения к соответствующим государственным властям с целью содействия снятию безбилетного пассажира с судна при первой возможности; и
- организации возвращения или репатриации безбилетного пассажира.

4.14 Возвращение безбилетных пассажиров

4.14.1 **Рекомендуемая практика.** Если безбилетный пассажир не имеет надлежущих документов, то, когда практически возможно и в той степени, в какой это соответствует национальному законодательству и требованиям безопасности, государственным властям следует выдавать сопроводительное письмо с фотографией этого безбилетного пассажира и любой другой важной информацией или же соответствующий проездной документ, признаваемый вовлеченными государственным властями. Сопроводительное письмо, разрешающее возвращение безбилетного пассажира либо в страну его/ее гражданской принадлежности, либо в пункт его/ее отправления, в зависимости от обстоятельств, любым видом транспорта, и оговаривающее любые другие условия, установленные властями, следует вручать оператору, который осуществляет перевозку безбилетного пассажира. Такое письмо должно включать информацию, требуемую властями в пунктах транзитного проезда и/или в пункте высадки.

4.14.2 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям государства, в котором высадился безбилетный пассажир, следует связаться с соответствующими государственным властями в пунктах транзитного проезда на пути обратного следования безбилетного пассажира с целью предоставления им информации о статусе безбилетного пассажира. Кроме того, государственным властям транзитных стран, через которые проходит маршрут возвращения безбилетного пассажира, следует разрешать, с соблюдением обычных визовых требований и с учетом соображений национальной безопасности, транзитный проезд через их порты и аэропорты безбилетных пассажиров, следующих на основании распоряжений или указаний государственных властей страны порта высадки.

4.14.3 **Рекомендуемая практика.** Если государство порта отказало в высадке безбилетного пассажира, этому государству следует безотлагательно уведомить государство флага судна, на котором перевозится безбилетный пассажир, о причинах отказа в высадке.

4.15 Расходы, связанные с возвращением и содержанием безбилетных пассажиров

4.15.1 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям государства, в котором был высажен безбилетный пассажир, в качестве общего правила и насколько это практически возможно, следует проинформировать судовладельца, на чьем судне был обнаружен безбилетный пассажир, или его представителя, о сумме расходов, обусловленных задержанием и возвращением безбилетного пассажира, а также о любых дополнительных расходах, связанных с документами безбилетного пассажира, если эти расходы

должен нести судовладелец. Кроме того, государственным властям следует сотрудничать с судовладельцем с целью сведения таких расходов к минимуму, насколько это практически возможно в рамках национального законодательства, если их должен нести судовладелец.

4.15.2 Рекомендуемая практика. Продолжительность периода времени, в течение которого на судовладельцах лежит обязанность по оплате расходов, связанных с содержанием безбилетного пассажира государственным властями государства, в котором он был высажен с судна, следует сводить к минимуму.

4.15.3 Стандарт. Государственные власти должны, в соответствии с национальным законодательством, рассмотреть вопрос об уменьшении штрафов, налагаемых на суда в тех случаях, когда капитан судна надлежащим образом уведомил соответствующие власти в порту захода о наличии безбилетного пассажира и предоставил подтверждение того, что с целью недопущения доступа безбилетного пассажира на судно были приняты все разумные предупредительные меры.

4.15.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям, в соответствии с национальным законодательством, следует рассмотреть вопрос о смягчении других потенциально применимых финансовых санкций в тех случаях, когда судовладельцы удовлетворительным для контролирующих органов образом сотрудничают с ними в принятии мер, направленных на предотвращение провоза безбилетных пассажиров.

Раздел 5 – Прибытие, хранение и отправление грузов и других предметов

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельца, его/ее агента или капитана судна.

А. Общие положения

5.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами, и портовыми властями, а также портовыми структурами и терминалами принимать надлежащие меры с целью для обеспечения сокращения до минимума времени стоянки у причала, обеспечивать удовлетворительную организацию транспортных потоков в порту и регулярно анализировать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов и обслуживания судов, а также связанные с этими операциями меры охраны. Им также следует принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы, в той мере, в какой это практически возможно, проходили процедуры декларирования и очистки, в районе обработки судов.

5.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям совместно с судовладельцами, и портовыми властями, а также портовыми структурами и терминалами следует принимать надлежащие меры с целью для обеспечения удовлетворительной организации транспортных потоков в порту, с тем чтобы погрузочно-разгрузочные операции и процедура очистки грузов проходили без задержек и сложностей. Этими мерами следует охватывать все этапы с момента постановки судна к причалу для разгрузки и очистки органом государственной власти, и, в случае необходимости, их также следует распространять на свободные зоны, хранилища, а также на операции по складированию и дальнейшему перемещению-переправки груза. Между свободной зоной, хранилищами, грузовым складом и зоной проведения государственным властями процедур очистки, которые следует располагать вблизи от причала, следует обеспечить удобное и прямое сообщение, а также, и, где это возможно, должны иметься механизированные

~~транспортные средства~~ если это возможно, облегченный доступ к ним и наличие перегрузочных мощностей и соответствующей инфраструктуры.

5.3 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует стимулировать собственников и/или операторов морских грузовых терминалов к тому, чтобы они оборудовали в них помещения для хранения специальных грузов (таких, например, как ценные товары, скоропортящиеся грузы, человеческие останки, радиоактивные и другие опасные грузы, а также живые животные), в зависимости от обстоятельств; в районах морских грузовых терминалов, в которых хранятся генеральные и специальные грузы, а также почтовые отправления до их отправки морем или ввоза в страну, следует ~~принимать постоянно~~ охранять меры контроля доступа, по меньшей мере равноценные тем, которые описаны в соответствующих положениях раздела В/16 Кодекса ОСПС, ~~чтобы предотвратить доступ посторонних лиц.~~

5.3bis Рекомендуемая практика. Государственным властям следует требовать минимальное количество данных, необходимых для идентификации груза, подлежащего помещению на хранение до выдачи, реэкспорта или ввоза, и использовать для этой цели сведения, содержащиеся в декларации, направляемой до прибытия, в случае их наличия.

5.4 Стандарт. Договаривающееся правительство, которое продолжает требовать предоставления лицензий или разрешений на экспорт, импорт или перевалку определенных видов грузов, должно установить простые процедуры, позволяющие в короткий срок получать и возобновлять такие лицензии и разрешения.

5.5 Рекомендуемая практика. Если партия груза в силу своих особенностей представляет интерес для различных органов, уполномоченных выполнять проверки, например, для таможенной, ветеринарной или санитарной служб, Договаривающимся правительствам следует предоставлять полномочия по выполнению требуемых процедур таможене или одному из других органов либо, если это не представляется возможным, принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ~~такая же~~ очистка проверки производилась одновременно в одном месте и том же месте и с минимальными задержками, а также, если это возможно, – по предварительному согласованию со стороной, несущей ответственность за данную партию груза.

5.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует предусмотреть упрощенные процедуры ускоренной очистки подарочных отправок частных лиц и образцов товаров, чья стоимость или количество не превышают определенных величин, которые следует устанавливать на максимально возможном уровне.

В. Очистка грузов

5.7 Стандарт. При условии соблюдения действующих в государстве запретов или ограничений, а также выполнения всех обязательных мер по охране портов или по предотвращению незаконного оборота наркотиков государственные власти должны производить очистку живых животных, скоропортящейся продукции и других срочных грузов в первоочередном порядке.

5.7.1 Рекомендуемая практика. С целью предотвращения ухудшения качества товаров, ожидающих очистки, государственным властям в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами следует принимать все меры для обеспечения удобного, безопасного и надежного хранения товаров в порту.

5.8 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся правительствам следует упрощать формальности, связанные с временным ввозом специализированного оборудования для обработки грузов, доставляемого на судах и используемого на берегу в портах захода для погрузки, разгрузки и обработки грузов.

5.9 **Не используется. Зарезервирован.**

5.10 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует внедрять процедуры очистки грузов, основанные на соответствующих положениях *Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренной Киотской конвенции)* и связанных с ней руководств.

5.10.1 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует рассмотреть вопрос о введении вводить упрощенные процедуры для уполномоченных лиц, позволяющие им осуществлять:

- a) выпуск товаров на основе предоставления минимальных сведений, необходимых для идентификации товаров, точного выявления и оценки рисков, связанных, в числе прочего, со здоровьем населения, безопасностью и охраной, и последующего заполнения окончательной декларации на товары;
- b) очистку товаров в помещениях декларанта или в другом месте, одобренном соответствующим органом государственной власти; и
- c) предоставление единой декларации на все ввезенные или вывезенные товары за определенный период времени, в течение которого их ввоз или вывоз неоднократно производился одним и тем же лицом.

5.11 **Стандарт.** Государственные власти должны сводить физическое вмешательство к минимуму, необходимому для обеспечения соблюдения применимого законодательства.

5.12 **Рекомендуемая практика.** В той мере, в какой позволяют ресурсы, Государственным властям следует на основе надлежащим образом оформленного запроса производить физический досмотр груза, если это необходимо, в пункте его погрузки в транспортное средство и во время такой погрузки либо на причале, либо, в случае пакетированных грузов, в месте, где производятся загрузка погрузка и опломбирование грузового контейнера.

5.13 **Стандарт.** Государственные власти должны обеспечить, чтобы требования о сборе статистических данных не приводили к существенному снижению эффективности морских перевозок.

5.14 **Рекомендуемая практика.** Для получения данных, необходимых для ускорения и упрощения процессов хранения, очистки и реэкспорта, государственным властям следует использовать системы электронного обмена информацией.

5.14.1 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует стремиться оперативно выполнять осуществлять процедуры, связанные с транзитом товаров из другого государства, ожидающих погрузки.

С. Грузовые контейнеры и поддоны

5.15 **Стандарт.** Государственные власти должны при условии соблюдения в соответствии с действующими в стране правилами разрешать временный ввоз грузовых контейнеров и поддонов, а также оборудования и вспомогательных агрегатов грузовых контейнеров, установленных на контейнере или транспортируемых отдельно, без уплаты таможенных пошлин или других налогов и сборов, и содействовать их использованию в морских перевозках.

5.16 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям в своих правилах, упомянутых в Стандарте 5.15, следует предусмотреть принятие простой декларации о том, что временно ввезенные грузовые контейнеры и поддоны, а также оборудование и вспомогательные агрегаты грузовых контейнеров будут реэкспортированы в сроки, установленные соответствующим государством. Подобная декларация может быть представлена в устной форме или в форме какого-либо акта, приемлемого для органов власти.

5.17 **Стандарт.** Государственные власти должны разрешать вывоз грузовых контейнеров и поддонов, а также оборудования и вспомогательных агрегатов грузовых контейнеров, ввозимых на территорию какого-либо государства согласно положениям Стандарта 5.15, за пределы порта прибытия для очистки ввозимого импортного груза и/или для загрузки предназначенного к вывозу экспортного груза в соответствии с упрощенными процедурами контроля и с использованием минимального количества документов.

5.18 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны разрешать временный ввоз запасных частей грузовых контейнеров без уплаты таможенных пошлин и других налогов и сборов, когда эти части необходимы для ремонта грузовых контейнеров, ранее ввезенных в соответствии с положениями Стандарта 5.15.

D. Груз, не выгруженный в запланированном порту назначения

5.19 **Стандарт.** Если какой-либо груз, упомянутый в грузовой декларации, не выгружается в запланированном порту назначения, государственные власти должны разрешать вносить изменения в грузовую декларацию и не должны налагать штрафов, если они получают убедительное подтверждение того, что груз действительно не был погружен на судно или, если он был погружен, что его выгрузили в другом порту.

5.20 **Стандарт.** Если по ошибке или по какой-либо другой убедительной причине какой-либо груз был выгружен в ином порту вместо запланированного порта назначения, государственные власти должны содействовать перегрузке или дальнейшему следованию ~~переправке~~ груза в место его назначения. Это положение не применяется к ~~опасным~~, запрещенным грузам и грузам, допускаемым к перевозке с ограничениями.

E. Ограничение ответственности судовладельца

5.21 **Стандарт.** Государственные власти не должны требовать от судовладельца внесения в транспортный документ или его копию особых сведений для использования этими властями, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером либо действует от их имени.

5.22 **Стандарт.** Государственные власти не должны возлагать на судовладельца ответственность за предоставление или точность документов, требуемых от импортера или экспортера в связи с очисткой груза, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером либо действует от их имени.

5.23 **Стандарт.** Судовладелец должен предоставлять информацию в отношении ввоза или вывоза товаров, которая известна судовладельцу на момент подачи таких данных и соответствует сведениям, изложенным в транспортном документе, который удостоверяет коносамент. Таким образом, судовладелец может предоставлять данные, основанные на сведениях грузоотправителя, если он не имеет оснований полагать, что эти данные неверны.

5.24 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует вводить в действие правила, согласно которым лицо, иницирующее и заключающее контракт с другой стороной (например, с консолидатором, экспедитором или судовладельцем) о перевозке груза морем на территорию другой страны, должно предоставить такой стороне полные и точные данные о грузе.

Раздел 6 – Санитарно-карантинный, ветеринарный и фитосанитарный контроль

6.1 **Стандарт.** Государственные власти государства, не являющегося участником Международных медико-санитарных правил, должны прилагать усилия к применению соответствующих положений этих правил к международному судоходству.

6.2 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся правительствам, имеющим определенные общие интересы в силу своих медико-санитарных, географических, социальных или экономических условий, следует заключать специальные соглашения в соответствии со статьей 85 Международных медико-санитарных правил, если такие соглашения будут способствовать выполнению этих правил.

6.3 **Рекомендуемая практика.** В случаях, когда для перевозки определенных животных, растений или продуктов животного или растительного происхождения необходимы санитарные свидетельства или подобные им документы, такие свидетельства и документы должны быть простыми и широко известными, при этом Договаривающимся правительствам следует сотрудничать с целью стандартизации требований такого рода.

6.4 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует, ~~когда это возможно,~~ разрешать предоставление судну свободной практики ~~по радию~~ с помощью электронных средств связи в тех случаях, когда санитарные власти планируемого порта захода на основании сведений, полученных от судна до его прихода, сочтут, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения карантинной болезни. По возможности санитарным властям следует разрешать подниматься на борт судна до его входа в порт.

6.4.1 **Стандарт.** Государственные власти должны стремиться к налаживанию сотрудничества с судовладельцами в обеспечении выполнения любых требований о немедленном оповещении ~~по радию~~ с помощью электронных средств связи санитарных властей порта, в который направляется судно, о случаях заболевания на борту с целью содействия обеспечению присутствия специального медицинского персонала и оборудования, необходимых для выполнения процедур медицинского характера по приходе судна.

6.5 **Стандарт.** Государственные власти должны принимать меры к тому, чтобы все туристические агентства и другие вовлеченные структуры имели возможность заблаговременного предоставления отъезжающим пассажирам перечней прививок, требуемых государственными властями соответствующих стран, а также бланков свидетельств о прививках, соответствующих Международным медико-санитарным правилам. Для обеспечения их повсеместного признания государственные власти должны прилагать все

возможные усилия к тому, чтобы делающий прививки персонал выдавал международные свидетельства о вакцинации и ревакцинации.

6.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует обеспечивать наличие пунктов для проведения вакцинации и выдачи международных свидетельств о вакцинации и ревакцинации в как можно большем количестве портов.

6.7 Стандарт. Государственные власти должны обеспечивать, чтобы медико-санитарные меры и формальности начинали осуществляться безотлагательно, выполнялись без задержек и применялись без какой-либо дискриминации.

6.8 Рекомендуемая практика. Для организации, среди прочего, эффективного движения морских судов Государственным властям следует обеспечить наличие надлежащих средств для осуществления санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер в как можно большем количестве портов.

6.9 Стандарт. Насколько это целесообразно и практически осуществимо, в как можно большем количестве портов государства должны поддерживаться в состоянии готовности медицинские учреждения для оказания неотложной помощи членам экипажа и пассажирам.

6.10 Стандарт. За исключением чрезвычайных ситуаций, представляющих серьезную опасность для здоровья населения, портовые санитарные власти по причине выявления любого другого эпидемического заболевания не должны лишать судно, которое не заражено какой-либо карантинной болезнью и не подозревается в этом, возможности производить выгрузку или погрузку груза, пополняться припасами, топливом или питьевой водой.

6.11 Рекомендуемая практика. При определенных обстоятельствах следует разрешать перевозку морем животных, сырья животного происхождения, пищевых продуктов животного происхождения и подкарантинных материалов растительного происхождения, если они сопровождаются карантинным свидетельством, форма которого утверждена соответствующими государствами, если к моменту разгрузки были выполнены сертификационные требования.

Раздел 7 – Разные положения

A. Закладные и другие виды обеспечения

7.1 Рекомендуемая практика. Если государственные власти требуют от судовладельцев предоставления закладных или других видов обеспечения для покрытия расходов, связанных с выполнением таможенных, иммиграционных, санитарных, фитосанитарных, ветеринарных и других подобных законов и правил государства, им следует разрешать, предоставление единой закладной или иного вида обеспечения по всем обязательствам во всех случаях, когда это возможно.

B. Портовые услуги

7.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям в портах следует оказывать стандартные услуги в течение обычных часов их работы бесплатно. Государственным властям следует устанавливать обычные часы работы своих служб в портах таким образом, чтобы они совпадали с регулярными периодами значительной нагрузки.

7.3 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны принимать все практически возможные меры для организации предоставления государственными властями в портах стандартных услуг таким образом, чтобы избегать необоснованных задержек судов после их прихода или по их готовности к отходу и сокращать время, необходимое для осуществления формальностей, до минимума, при условии заблаговременного оповещения государственных властей о расчетном времени прихода или отхода судна.

7.4 **Стандарт.** Санитарные власти не должны взимать платы за медицинский осмотр любого типа и за любые дополнительные анализы бактериологического или иного характера, выполняемые в любое время суток, если такой осмотр и анализы требуются для определения состояния здоровья осматриваемого лица; они также не должны взимать платы за посещение и досмотр судна в карантинных целях, за исключением досмотра судна для выдачи ему ~~Свидетельства о дератизации или об освобождении от дератизации~~ Свидетельства о прохождении судном санитарного контроля или Свидетельства об освобождении судна от санитарного контроля; плата также не должна взиматься за производство любой прививки лицу, прибывающему на судне, и за выдачу ему/ей свидетельства о вакцинации. Однако в тех случаях, когда в отношении судна, его пассажиров или экипажа требуется принятие мер, отличных от вышеуказанных, и если за них санитарными властями устанавливается плата, такая плата определяется на основе единого тарифа, действующего на данной территории, и взимается вне зависимости от гражданства, постоянного местожительства или места проживания соответствующих лиц либо национальной принадлежности, флага, места регистрации или собственника судна.

7.5 **Рекомендуемая практика.** Если услуги государственных властей предоставляются вне обычных часов их работы, о которых идет речь в Рекомендуемой практике 7.2, то такие услуги следует предоставлять за разумную плату, не превышающую фактическую стоимость оказанных услуг.

7.6 **Стандарт.** Если того требует уровень загрузки порта, государственные власти должны обеспечить предоставление услуг по осуществлению формальностей в отношении груза и багажа независимо от их ценности и характера.

7.7 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся правительствам следует стремиться к достижению договоренностей, в соответствии с которыми одно правительство сможет предоставлять другому правительству определенные возможности для проверки судов, пассажиров, членов экипажа, багажа, груза и документации для целей таможенного, иммиграционного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля до начала и во время рейса, если такие действия упростят осуществление связанных с очисткой формальностей по прибытии в порты такого государства.

С. Помощь в чрезвычайных ситуациях

7.8 **Стандарт.** Государственные власти должны применять упрощенные процедуры в связи с приходом и отходом судов, участвующих:

- в работе по ликвидации последствий стихийных бедствий;
- в спасении людей, терпящих бедствие на море, с целью доставки этих людей в безопасное место;
- в операциях по борьбе с загрязнением морской среды или его предотвращению; или

- в других аварийных операциях, необходимых для повышения безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, безопасности населения или защиты морской среды.

7.9 **Стандарт.** Государственные власти должны в максимально возможной степени упрощать формальности, связанные с въездом и очисткой лиц, участвующих в операциях, описанных в Стандарте 7.8, а также с ввозом и очисткой грузов, материалов и оборудования, необходимых для их осуществления.

7.10 **Стандарт.** Государственные власти должны в кратчайшие сроки производить таможенную очистку специального оборудования, необходимого для осуществления мер безопасности.

D. Национальные комитеты по упрощению формальностей

7.11 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся правительству следует, ~~если оно сочтет такое действие необходимым и надлежащим,~~ рассмотреть возможность принятия, в тесном сотрудничестве с морской отраслью, национальной программы упрощения формальностей на морском транспорте, основанной на требованиях по упрощению формальностей, содержащихся в настоящем Приложении, а также обеспечить, чтобы данная программа была направлена на принятие всех практически возможных мер для ускорения передвижения судов, грузов, экипажей, пассажиров, почты и припасов путем устранения неоправданных препятствий и задержек.

7.12 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся правительству следует образовать национальный комитет по упрощению формальностей на морском транспорте или подобный ему национальный координирующий орган с целью стимулирования принятия и осуществления мер по упрощению формальностей государственными ведомствами, учреждениями и другими организациями, связанными с различными аспектами международного морского судоходства либо отвечающими за них, а также портовыми властями, портовыми структурами и терминалами и судовладельцами.

ДОПОЛНЕНИЕ 1

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ
(Форма 1 ФАЛ ИМО)

		<input type="checkbox"/> Приход <input type="checkbox"/> Отход
1.1 Название и тип судна		1.2 Номер ИМО
1.3 Позывной сигнал		1.4 Номер рейса
2. Порт прихода/отхода		3. Дата и время прихода/отхода
4. Государство флага судна	5. Фамилия капитана	6. Последний/следующий порт захода
7. Свидетельство о регистрации (порт, дата, номер)		8. Фамилия и контактная информация судового агента
9. Валовая вместимость	10. Чистая вместимость	
11. Место стоянки судна в порту (у причала или на рейде)		
121. Краткие сведения о рейсе (предыдущие и последующие порты захода; подчеркните те из них, в которых будет выгружен остающийся на борту груз)		
132. Краткое описание груза		
143. Количество членов экипажа	154. Количество пассажиров	165. Замечания
Прилагаемые документы (укажите количество экземпляров)		
176. Грузовая декларация	187. Декларация о судовых припасах	
198. Судовая роль	2019. Список пассажиров	240. Потребности судна в отношении приемных сооружений для отходов и остатков
221. Декларация о личных вещах экипажа (только по приходе судна)	232. Морская санитарная декларация (только по приходе судна)	
243. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава		

Для служебных отметок

ГРУЗОВАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ
 (Форма 2 ФАЛ ИМО)

		Приход	Отход	Стр. №
1.1 Название судна		1.2 Номер ИМО		
1.3 Позывной сигнал		1.3 Номер рейса	2. Порт составления декларации	
2. Порт составления декларации		3. Государство флага судна	4. Фамилия капитана	
4. Фамилия капитана		5. Порт погрузки/порт выгрузки		
№ коносамента*	6. Маркировочные знаки и номера	7. Число мест и вид упаковки; описание грузов или, если имеется, код ГС	8. Вес брутто	9. Данные обмера
10. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава				

* № транспортного документа. Укажите также первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по документам мультимодальной перевозки или по сквозным коносаментам.

ДЕКЛАРАЦИЯ О ЛИЧНЫХ ВЕЩАХ ЭКИПАЖА
(Форма 4 ФАЛ ИМО)

Стр. №

1.1 Название судна		1.2 Номер ИМО			
1.3 Позывной сигнал		1.4 Номер рейса			
2. Государство флага судна					
3. №	4. Фа- милia; имена	5. Имена	6. Звание или долж- ность	7. Личные вещи экипажа, не подлежащие освобождению от таможенных пошлин и сборов или подпадающие под запреты или ограничения*	8. Подпись
9. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава					

* Например, вина, крепкие спиртные напитки, сигареты, табак и т. д.

СУДОВАЯ РОЛЬ
 (Форма 5 ФАЛ ИМО)

					Приход	Отход	Стр. №					
1.1 Название судна					1.2 Номер ИМО			1.3 Позывной сигнал		1.4 Номер рейса		
2. Порт прихода/отхода					3. Дата прихода/отхода			4. Государство флага судна		5. Последний порт захода		
6. №	7. Фамилия, имена	8. Имена	9. Звание или должность	10. Гражданство	11. Дата и место рождения	12. Место рождения	13. Пол	14. Вид и номер документа, удостоверяющего личность	15. Номер документа, удостоверяющего личность	16. Государство, выдавшее документ, удостоверяющий личность	17. Дата истечения срока действия документа, удостоверяющего личность	
18. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава												

МАНИФЕСТ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

(Форма 7 ФАЛ ИМО)

(Согласно требованиям правил 4.2 и 7-2.2 главы VII Конвенции СОЛАС 1974 года, правила 4.32 Приложения III к Конвенции МАРПОЛ и пункта 5.4.3.1 главы 5.4 МКМПОГ)

Стр. №

1.1 Название судна			1.2 Номер ИМО			1.3 Позывной сигнал				
1.4 Номер рейса		2. Государство флага судна			3. Порт погрузки			4. Порт выгрузки		
5. Место размещения	6. Регистрационный номер	7. Маркировочные знаки и номера - номер(а) грузового(ых) контейнера(ов) - регистрационный(ые) номер(а) транспортного(ых) средства (средств)	8. Номер ООН	9. Надлежащее отгрузочное наименование/(технические спецификации)	10. Класс/дополнительная(ые) опасность(и)	11. Группа упаковки	12. Дополнительная информация/загрязнитель моря/температура вспышки и т. д.	13. Число мест и вид упаковки	14. Масса (кг) или объем (л)	15. Аварийная карточка
16. Судовой агент										
16.1 Место и дата										
Подпись агента										

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРОЕКТ ПОПРАВК К РЕЗОЛЮЦИИ А.1052(27)

ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА 2011 ГОДА

- 1 Пункт 1.7.11 изменяется следующим образом:

1.7.11 **Действительные свидетельства:** свидетельства, которые выданы в электронной или бумажной форме непосредственно Стороной соответствующей конвенции или признанной организацией от ее имени, содержат точные и соответствующие установленным требованиям даты, отвечают положениям соответствующей конвенции и отражают достоверные сведения о судне, его экипаже и оборудовании.

- 2 Пункт 2.2.4 изменяется следующим образом:

2.2.4 Если свидетельства являются действительными, а общее впечатление ИКСГП и визуальный осмотр на борту судна подтверждают хороший уровень технического обслуживания, ИКСГП должен в общем случае ограничить проверку ставшими известными или обнаруженными недостатками, если таковые имеются. Действительность электронных свидетельств должна проверяться, если это необходимо, посредством процедур, предусмотренных на судне для этой цели *.

* См. циркуляр FAL.5/Circ.39/Rev.[2] Guidelines for the use of electronic certificates.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПЕРЕЧЕНЬ СУЩЕСТВЕННЫХ ПУНКТОВ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПОВЕСТКУ ДНЯ СОРОК ПЕРВОЙ СЕССИИ КУФ

Открытие сессии

Решения других органов ИМО

Рассмотрение и одобрение предложенных поправок к Конвенции

Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ

Применение концепции единого окна

Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море

Небезопасная смешанная миграция по морю

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

Руководство по связанным с упрощением формальностей аспектам защиты сети морского транспорта от киберугроз

Анализ и рассмотрение рекомендаций по снижению административного бремени, связанного с положениями документов ИМО, в том числе в случаях, выявленных РГ-САТ

Мероприятия в области технического сотрудничества, относящиеся к облегчению морского судоходства

Отношения с другими организациями

Применение процедур Комитета по организации и методу работы

Программа работы

Выборы председателя и заместителя председателя на 2018 год

Прочие вопросы

Рассмотрение доклада Комитета о его сорок первой сессии

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

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

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ)								
Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
1.1.1.1	Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	2017	Ассамблея	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС	Совет	Выполняется		
1.1.2.1	Сотрудничество с другими международными органами по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	2017	Ассамблея	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС	Совет	Выполняется		
1.3.3.1	Пересмотр международных указательных знаков для ориентации лиц, находящихся в морских терминалах	2016	КУФ			Отложено		FAL 40/19, пункт 11.5
Примечания: Перенесено в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода.								

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ)								
Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
3.4.1.1	Содействие выявлению возникающих потребностей развивающихся стран, в частности МОРГ и НРС, для включения в ОПТС	Постоянно	КТС	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК		Текущая работа		
3.5.1.1	Выявление тематических приоритетов в области безопасности и охраны на море, защиты морской среды, содействия развитию морского транспорта и морского законодательства	Ежегодно	КТС	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК		Отложено		
3.5.1.2	Вклад в ОПТС по возникающим вопросам устойчивого развития и достижения ЦРДТ	2017	КТС	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК		Выполняется		
4.0.1.3	Одобрённые предложения по новым результатам на двухгодичный период 2016–2017 годов, принятые комитетами	Ежегодно	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС		Выполнено		
4.0.2.1	Одобрённые предложения по разработке, обслуживанию и расширению возможностей информационных систем и соответствующие рекомендации (ГИСИС, веб-сайты и т. п.)	Постоянно	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС		Выполнено		

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ)								
Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
4.0.3.1	Разработка новой стратегической рамочной основы для Организации на 2018–2023 годы	2017	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС		Выполняется		
4.0.5.1	Пересмотренное руководство по организации и методу работы, при необходимости	2016	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС		Выполнено		FAL 40/19, пункт 14.5
5.1.2.2	Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море	2017	КБМ/КУФ	III	NCSR	Выполняется		MSC 95/22, пункт 21.18.3. FAL 39/16, пункт 6.32
5.1.2.3	Вклад ИМО в решение проблем небезопасной смешанной миграции по морю	2017	КБМ/КУФ/ЮК			Выполняется		
5.2.1.18	Пересмотр Руководства по минимальной подготовке и обучению берегового персонала, занятого швартовными операциями	2016	КУФ			Выполнено		FAL 40/19, пункт 10.10
6.1.1.2	Руководство по связанным с упрощением формальностей аспектам защиты сети морского транспорта от киберугроз	2016	КУФ			Перенесено		FAL 40/19, пункт 9.12
Примечания: Срок завершения работ перенесен на 2017 год в связи с необходимостью дождаться итогов рассмотрения КБМ вопроса о руководстве по кибербезопасности.								

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ)								
Номер результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Состояние результата на год 1	Состояние результата на год 2	Ссылки
8.0.1.1	Всесторонний пересмотр Конвенции ФАЛ	2016	КУФ			Выполнено		FAL 40/19, пункты 4.9 и 4.10
8.0.2.1	Рассмотрение и анализ сообщений и информации о лицах, спасенных на море, и безбилетных пассажирах	Ежегодно	КБМ/КУФ			Выполнено		
8.0.3.1	Требования в отношении доступа к свидетельствам и документам, включая журналы операций, которые должны иметься на судне, и их электронных версий	2017	КУФ	КБМ/КЗМС/ЮК/III		Выполнено		FAL.5/Circ.39/Rev.2; FAL 40/19, пункты 6.18–6.21; МЕРС 68/21, пункты 13.2 и 17.26
8.0.3.2	Применение концепции единого окна	Постоянно	КУФ			Текущая работа		
14.0.1.1	Анализ и рассмотрение рекомендаций по снижению административного бремени, связанного с положениями документов ИМО, в том числе в случаях, выявленных РГ-CAT	2017	Совет	III/HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК	Выполняется		

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПОВЕСТКА ДНЯ КОМИТЕТА, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (КУФ)								
ПРИНЯТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ НА ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДВУХГОДИЧНЫЕ ПЕРИОДЫ				Выше-стоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Вспомогательный(е) орган(ы)	Временные рамки (сессии)	Ссылки
Номер результата	Двухгодичный период (когда результат был включен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода)	Ссылка на действия высокого уровня	Описание					
127	2012–2013	8.0.1	Обзор и обновление Пояснительного руководства к Конвенции ФАЛ с целью учета любых поправок к Приложению к Конвенции ФАЛ	КУФ			2	FAL 37/17, пункт 4.6