

To: International Expert Conference on “The Safety of Navigation and Environmental Security in a Transboundary Context in the Black Sea Basin”

Odessa Hotel

6a Prymorska Street, UA 65026

Odesa, Ukraine, 24-26 June 2008

Report: The results of implementation MARPOL 73/78 project - “BSEC Marmara 1” environmental vessel (ИМО № 8328692, РС № 832136).

(Presentation by Ekomorsphera Ltd., author Prof. Igor P. Reshetnikov/Turkey, Academician Anatoliy Sharapatyuk/Ukraine)

Уважаемые Дамы и Господа,

Известно, что в глобальном масштабе европейская Комиссия и страны ЕС ежегодно тратят почти 1,5 миллиарда евро для проектов в области управления морскими и водными ресурсами.

Однако сегодня особенно важным представляется то, что Украина также признает международное право и расчетный предотвращенный ущерб, который равноценен штрафам за загрязнение окружающей среды и не только взимает штрафы с иностранных судовладельцев, но и компенсирует работы судоходных компаний по предотвращению загрязнения моря, выполненные в пользу стран-участников конвенции МАРПОЛ 73/78, т.е. гарантирует возврат инвестиций в охрану окружающей среды.

Одним из первых проектов Украины в этой области является уникальное государственное природоохранное судно “BSEC MARMARA 1” для предотвращения загрязнения Черноморско-Азовского Морского Бассейна и Мраморного моря, ДВТ 2440 Т, запатентованное в Европе, Украине, Греции, России и Турции и предназначенное для того, чтобы очищать загрязненные нефтепродуктами воды с судов.

Первоначально этот международный проект был представлен 14 апреля 1995 в Афинах (Греция) на встрече Министров иностранных дел стран BSEC, где он был активно поддержан всеми делегациями, а затем 06-08 июня 1999, у причала BSEC в Босфоре (Истинье), состоялась официальная инаугурация проекта.

Проект был также активно поддержан парламентской делегацией Турции на XII Генеральной Парламентской Ассамблее стран ЧЭС в Санкт-Петербурге 9-10 декабря 1998.

История модернизации судна, факты и перспективы его работы в Турции, начиная с 24.12.96 года, подробно изложены в легализованном совместном протоколе государственной судоходной компании Черноморское морское пароходство, компании BSEC Ekomorsphera Limited и Союза Муниципалитетов Мраморного моря (Турция) от 19.09.2002 (прилагается).

Краткая справка о проекте.

На начало 1993 года Черноморское морское пароходство (ГСК ЧМП) являлось одной из крупнейших компаний мира.

Сегодня в составе ГСК ЧМП осталось уникальное природоохранное судно - "BSEC MARMARA 1", которое находится в международных чартерах с компанией BSEC Ekomorsphera Limited с 17.09.1996.

История "BSEC MARMARA 1", этого государственного, но незавершенного проекта № 1637 восходит к периоду приобретения ГСК ЧМП у ОАО «Газпром» бункеровщика проекта 610 (DWT 3500) с его последующим переоборудованием в 1990-1991 гг. в природоохранный комплекс, работающий на международную конвенцию МАРПОЛ 73/78.

На переоборудование судна (двойные борта, двойное дно, технологический комплекс и пр. в Риеке (верфь «Виктор Ленац») было затрачено около 3,5 млн.долл.США. Однако судно без проектного экологического класса и на буксире (буксир «Новатор») доставили 18.09.91 в Одессу для дальнейшего отстоя у причалов Ильичевского СРЗ. Средств на завершение проекта не хватило.

В связи с отсутствием украинского флота, сдающего грязный балласт на судно и незначительным объемом дегазационных работ на ремонтирующихся судах, судно потеряло прежний класс танкера и простояло без работы 7 лет.

В таком состоянии судно постепенно превращалось в судовой металлолом, желающих его восстановить не было, т.к. кредиты на экологическое судно украинские банки не выдавали. Наша компания, штатный капитан ГСК ЧМП и команда судна предложили ГСК ЧМП восстановить судно и направить его на работу в пролив Босфор, через который проходит более 50,000 судов год и где имеется большая потребность в сдаче грязного балласта и предремонтной мойке судов.

Был оформлен тайм-чартер на судно, однако кредиты и займы от международных финансовых структур мы так и не смогли получить, требовался бербоут-чартер с лизинговыми правами для нашей компании. Поэтому 28.05.1997 была произведена полная техническая экспертиза судна с представителями уполномоченных сюрвейеров Регистра и оформлен соответствующий подробный Акт о техническом состоянии судна.

Общее техническое и санитарное состояние судна было признано неудовлетворительным, при этом ГСК ЧМП оценило судно в сумму 300.000 долл.США, эта же цена указана в качестве страховой в контракте от 01.09.1997. При этом Фрахтователи «согласились принять долевое участие в восстановлении работоспособности судна и его модернизации в размере 100% фактических затрат

при условии компенсации этих расходов путем последующего пропорционального снижения размера ставки фрахта».

Начиная с 1996 мы произвели ряд работ по восстановлению судна и получению им нового класса: реновация корпуса и докование судна в Одессе в январе –марте 1997 года; в Турции с апреля 1998 года - полная очистка до белого металла корпуса и надстроек снаружи и внутри всех помещений, покраска корпуса специальной краской "JOTUN", капитальный ремонт всех систем и насосов, капитальный ремонт 2-х дизель-генераторов по 160 КВт, установка новой электростанции, приобретение нового технологического и экологического оборудования, нового моечного оборудования и шлангов, смесителя топлива, установка 8 новых и модернизация 2 существующих очистных фильтров для очистки балластных вод, увеличение производительности технологического комплекса в 5 раз (до 500 т в сутки) и многое другое..

Мы постоянно платили зарплату украинскому экипажу (11 чел), произвели новый природоохранный класс судна на период 4 + 5 лет с использованием собственных патентов и "ноу-хау" и полученных при содействии Секретариата ЧЭС (PERMIS BSEC) заемных средств.

28.12.98 судно получило новый природоохранный класс, единственный в классе Российского Регистра, при этом первичное освидетельствование на класс было произведено в полном объеме, как на новое судно.

Судно "BSEC MARMARA1" начало работать в Мраморном Море с 25 марта 1999 и фактическим результатом его работы являются 3436132 кг товарного топлива, полученного в результате фильтрации на борту 18858587 литров загрязненных балластных вод. Подтверждением этому являются официальные государственные документы, имеющиеся в соответствующих Протоколах заседаний рабочих групп стран ЧЭС.

На борту судна "BSEC MARMARA 1" нашими гостями были руководители многих международных организаций, губернаторы и мэры из многих стран, послы и дипломаты, официальная делегация Мирового банка, видные европейские финансовые и страховые эксперты, морские инспекторы Евросоюза и журналисты.

Особо следует отметить, что по инициативе PERMIS BSEC Международной финансовой корпорацией (IFC, Вашингтон) были произведена независимая экспертиза и анализ работы экологического судна "BSEC MARMARA 1" и был подготовлен отчет по украинскому проекту в ЧЭС.

01 мая 2003 проект "BSEC MARMARA 1" был рассмотрен на сессии Турецкого Парламента, посвященной принятию нового природоохранного закона, где в повестке дня были также обсуждены вопросы соблюдения Турцией требований международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов (MARPOL 73/78) и движения к Европе.

Практическая реализация вышеупомянутого проекта оказала огромное экологическое воздействие, особенно в Мраморном Море и международных проливах Босфор и Дарданеллы, через которые проходят более чем 50000 различных судов год. Одновременно были спасены много-миллионные бюджетные средства стран-участниц конвенции MARPOL 73/78.

Например, 11 ноября 2007 года во время шторма в Азовском и Черном морях из разломившегося российского танкера "Волгонефть-139" в море вылилось более 1,3 тысяч тонн мазута.

При этом, по информации пресс-службы Кабмина Украины от 19.03.2008, госкомиссия по вопросам техногенно-экологической безопасности оценила убытки, понесенные Украиной, в 1,428 миллиард долларов, а вред, нанесенный земельным ресурсам Крыма - в 88,334 миллиона гривен (около 17,6 миллионов долларов). <http://lenta.ru/news/2008/03/19/billions>

Поэтому для продолжения строительства нового специализированного экологического флота, а также модернизации существующих судов защиты природы, способных участвовать в предотвращении таких экологических катастроф на море, возможно использовать уже существующий механизм "обмен долгов на природу" и систему "вексельная гарантия".

Этот принцип создания затрат, используемый в формировании стандарта неэкономичности, позволяет правильно оценить предотвращенные "экологические затраты", понесенные государством, которые, возможно, должны были быть выделены из бюджета для глубокой очистки нефтяных загрязнений по сравнению с другими существующими версиями предотвращенных экологических ущербов.

Смысл последующей банковской процедуры состоит в том, что Мировой банк или страна-кредитор прощают долг в обмен на обязательство страны-должника осуществить капиталовложения в местной валюте в проекты сохранения природы и природопользования, например, строительство собственного природоохранного многоцелевого флота (в партнерстве с различными компаниями и инвесторами).

Именно по этой схеме Польша ликвидировала половину своих долгов перед странами Евросоюза, Болгария — 20 процентов долга Швейцарии.

Украина имеет внешнюю задолженность, в частности Мировому банку, и поэтому реальность привлечения международных инвестиций в соответствии с процедурой «debt-for-nature swaps» на строительство нового природоохранного флота для Украины, у нас не вызывает сомнений, поддержка правительств стран ОБСЕ, ЧЭС, ЕС и ООН (участники конвенции MARPOL 73/78) также.

Сегодня в Европе и странах ЧЭС имеются 2 таких экологических судна: "АРКА" (Голландия, ДВТ 2400 Т, постройка 1998, его стоимость составляет приблизительно 50 млн. долл. США) и "BSEC MARMARA 1" (Украина, ДВТ 2440 Т, построено в 1983 в Болгарии 1983, переоборудовано в 1990-1991, реновация корпуса в 1997, новый класс с 28.12.98), оценочная стоимость 7,2 млн. долл. США.

Дальнейшее Черноморское Экономическое Сотрудничество может быть представлено 10-15 многоцелевыми экологическими комплексами (МЭК) нового класса грузоподъемностью 1000/2500/3500/5000 Т, которые могут работать как высокоприбыльные самоходные станции MARPOL в различных международных каналах во всем мире под вымпелом ЧЭС. Построечная стоимость каждого МЭК может составить 15,0...25,0 млн. евро.

В проект могут быть также вовлечены, как акционеры, Р&I клубы, международная морская организация (ИМО), международная финансовая корпорация (IFC), международный природоохранный фонд (GEF), включая участие в эксплуатационных расходах и получении чистой прибыли. Также может быть вовлечен Международный Фонд по Компенсации Загрязнения нефтью при ИМО.

Другие возможные партнеры: страны, банки, министерства транспорта, окружающей среды, судоходства; агентства; порты и гавани; страховые компании; судовладельцы; ассоциации; нефтедобывающие и нефтеперерабатывающие компании; другие различные структуры, включая классификационные общества и рекламные агентства.

Поскольку МЭК должны работать в портах и гаванях, расположенных в конце каждого из транспортных коридоров ЕС, их экологическое влияние будет распространяться на всю Европу.

В связи с вышеизложенным, мы убедительно просим организовать через Экспертов Черноморской Комиссии по предотвращению загрязнения моря международную экспертизу экологического эффекта от работы судна "BSEC MARMARA 1", уже выполненной для блага стран ОБСЕ, ЧЭС и МАРПОЛ 73/78, согласно возможного "Расчета предотвращенного ущерба, осуществленного "BSEC MARMARA1" - Многоцелевым Экологическим Комплексом".

Мы уверены, что такая экспертиза даст реальный шанс получить финансовую инъекцию в Фонд Проектов стран ЧЭС с дальнейшей возможностью строительства новых подобных судов под международные страховые гарантии MIGA (Международный банк) судостроительным заводам стран ЧЭС с использованием существующего механизма "обмен долгов на природу" и системы государственных вексельных гарантий.

Очевидно, что Фонд Проектов стран ЧЭС имеет возможность получить существенное пожертвование, основанное на реальных результатах этого проекта, которые уже осуществлены в пользу стран ОБСЕ, ЧЭС и ЕС.

Надеемся получить конкретную поддержку стран ОБСЕ и Украины на этом этапе с целью продолжения экологической работы в пользу всех государств конвенции MARPOL 73/78 (более 180 государств).

В заключение хотим отметить, что проект украинского природоохранного судна “BSEC MARMARA 1” защищен патентами Украины, Турции, России, Австрии, Бельгии, Швейцарии, Лихтенштейна, Германии, Дании, Испании, Франции, Финляндии, Великобритании, Греции, Ирландии, Италии, Люксембурга, Монако, Нидерландов, Португалии и Швеции.

С самым высоким уважением,

Prof. Igor P. Reshetnikov/Turkey & Academician Anatoliy Sharapatyuk/Ukraine)

Приложение:

фото “BSEC MARMARA 1” на 1 стр.

Протокол на 3 стр.

Preliminary design of the chemical tanker DWT 1000 T IMO Type 2 with Germanischer Lloyd Class: 100 A5 ESP RSD BWM VEC Chemical Tanker Type 2/Oil Tanker Environmental Passport/Multipurpose Vessel на 3 стр.