

**Выступление Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА Руста́на Дженалинова
на Международной конференции экспертов по «Безопасности судоходства и
охране окружающей среды в бассейне Черного моря в трансграничном контексте»
(24 июня 2008г., г. Одесса)**

**«МПК ТРАСЕКА: Перспективы совершенствования аспектов морской безопасности
и охраны окружающей среды»**

СЛАЙД 1

Уважаемый господин Председатель!
Уважаемые участники международной конференции!
Дамы и господа!

Позвольте мне от имени Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА поприветствовать всех и поблагодарить Секретариат ОБСЕ за приглашение принять участие в столь значимом мероприятии, результаты которого, несомненно, будут содействовать решению основных вопросов транспортной безопасности и охраны окружающей среды в Черноморском регионе.

Хотелось бы особо подчеркнуть актуальность проведения сегодняшней конференции, поскольку повестка дня охватывает и обсуждение существенных вопросов черноморского участка коридора ТРАСЕКА.

Как известно, коридор «Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА» является **СЛАЙД 2** мультимодальной системой сухопутных и морских маршрутов, обеспечивающей международные перевозки между Европой и Азией через Черное море, страны Южного Кавказа, Каспийское море и страны Центральной Азии. **СЛАЙД 3** Программа ТРАСЕКА направлена на развитие торгово-экономических отношений и транспортного сообщения между странами и регионами.

В условиях глобализации и динамично развивающейся международной торговли и увеличения объемов трансконтинентальных перевозок, особое значение придается повышению уровня безопасности **СЛАЙД 4** и работе в области охраны окружающей среды.

Стратегией развития ТРАСЕКА до 2015 г. и Планом действий по ее реализации на 2008-2009 гг. определено, **СЛАЙД 5** что в дальнейшем именно аспекты повышения безопасности, в том числе морских перевозок и защиты окружающей среды коридора ТРАСЕКА являются ключевыми.

Ежегодный рост объема добычи углеводородного сырья и грузооборот между Европой и Азией существенно влияют на динамику роста транспортировки и переработки грузов в морских портах, что в свою очередь приводит к увеличению масштабов загрязнения, а характер перевозимого груза оказывает негативное влияние на окружающую среду и требует осуществления эффективных мер по повышению уровня безопасности.

Поэтому скоординированная работа международных организаций, особенно в области нормативно-правового регулирования, направленная на решение вопросов транспортной и экологической безопасности является первоочередной задачей.

СЛАЙД 6

Всем нам известно, что одним из основных международных нормативных актов в области безопасности мореплавания является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74), принятая в рамках Международной морской организации (ИМО). Также важным является и принятый в 1995 году Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения.

Впервые благодаря этим международным документам были регламентированы вопросы контроля не только эксплуатации морских судов, но и деятельность судоходных компаний по обеспечению безопасности, в том числе создания ими собственных систем управления безопасностью, охватывающих их береговые подразделения с дальнейшим прохождением освидетельствования и получением соответствующего международного свидетельства.

Принятие Международного кодекса по охране судов и портовых средств ОСПС (ISPS Code), положения, которого вступили в действие 1 июля 2004 года, потребовало от стран-участниц ТРАСЕКА внедрения дополнительных организационных и технических средств, направленных на усиление охраны портов и судов от внешних угроз, в частности, ведется строительство новых и обновление существующих судов согласно требованиям ИМО, учреждаются службы, отвечающие за безопасность и охрану окружающей среды, а также постепенно применяется современное навигационное оборудование. Одной из

стратегических целей ТРАСЕКА в области передовых технологий является также внедрение в регионе спутниковой радионавигационной системы Galileo.

Сегодня, по данным ИМО, разработаны и действуют около 40 различных конвенций и протоколов к ним, более 800 кодексов и рекомендаций, регламентирующие практически все основные вопросы обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды, позволяющие стандартизировать деятельность международного судоходства.

Страны ТРАСЕКА бассейнов Черного и Каспийского морей, присоединились к основным международным конвенциям в области упреждения опасности на море и по предотвращению загрязнений с судов.

СЛАЙД 7

МПК ТРАСЕКА постоянно ведется работа по обеспечению выполнения требований, принятых Конвенцией в рамках ИМО, вместе с тем последовательно проводится работа по присоединению стран-участниц ТРАСЕКА к новым Конвенциям и Соглашениям, в частности, к Конвенции по безопасности контейнеров, Конвенции по поиску и спасению и другим. В национальные законодательства стран поэтапно внедряются основные элементы европейских правовых норм, регулирующих вопросы безопасности на море и охраны окружающей среды.

О значении развития морского сектора, как особенно важной составляющей интермодального коридора ТРАСЕКА, свидетельствует проводимая до сих пор последовательная политика реализации проектов содействия развитию морской отрасли.

Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА в тесном взаимодействии с ЕК и странами-участницами, в рамках реализуемых проектов, предпринимаются меры по внедрению новейших транспортных технологий, организации и усовершенствованию перевозок в регионе.

За 10 лет в рамках программы ТРАСЕКА осуществлены десятки проектов, как технического содействия, так и инвестиционных.

В период с 1995 года до настоящего времени из многих реализованных и текущих проектов более 20-ти проектов относятся непосредственно к морским перевозкам и транзитным перевозкам региона ТРАСЕКА.

В качестве примера, приведу лишь некоторые из них, касающиеся Черноморского региона, это: **СЛАЙД 8** «ТЭО новых терминальных мощностей в грузинских портах Поту и Батуми», «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора», «Регулирование перевозок опасных грузов (LPG)», «Обучение работников морского транспорта».

Все эти меры направлены на достижение одной цели – безопасная работа морского транспорта в условиях всевозрастающих требований со стороны международных структур.

Поскольку одним из основных акцентов Стратегии развития ТРАСЕКА до 2015 г. является обеспечение безопасности и охраны окружающей среды при перевозках в регионе ТРАСЕКА, реализация проектов в этом направлении будет продолжаться.

Среди них на сегодняшний день являются: действующий проект «Развитие морского сообщения между ТРАСЕКА и трансъевропейскими транспортными коридорами (TEN)», **СЛАЙД 9** и намеченные к реализации в этом году проекты «Морские магистрали в Черном и Каспийском морях», «Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях», «Повышение качества учебной подготовки в транспортном секторе в странах СНГ», а также «Стратегическое развитие и ТЭО портов в Украине».

В связи с тем, что вопросы общественной и технической безопасности и охраны окружающей среды имеют региональное воздействие, ввиду того, что суда пересекают государственные границы, очень важно учитывать вопросы регионального сотрудничества и взаимодействия.

Поэтому проект ТРАСЕКА «Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях» нацелен на решение трех основных вопросов и выполнение соответствующих конвенций, а именно: **СЛАЙД 10**

- Безопасность в рамках Кодекса ОСПС (ISPS Code) – Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений;
- Сохранность в рамках МоВ Париж (Paris MoU) – Парижский меморандум взаимопонимания в государственном портовом контроле;

- Предотвращение загрязнений судами (управление ликвидации отходов в портах) в рамках Конвенции МАРПОЛ 73/78 (MARPOL) – Международная Конвенция по предотвращению загрязнений с судов.

Проект планирует провести:

- Исследования степени переноса вышеуказанных международных конвенций и положений в государственное законодательство Сторон;
- Оказание содействия в случае необходимости при реализации плана по переносу международных конвенций и положений;
- Идентификация соответствующих вопросов для учебной подготовки и повышения квалификации для восьми стран;
- Подготовка и проведение региональных учебных курсов;
- Оказание содействия присоединению к Черноморскому или Парижскому меморандуму о взаимопонимании странам, не подписавшим эти меморандумы;
- Определение модели стандартного порта в задействованных странах, в которых запланированы и частично применяются наиболее эффективные методы выполнения МАРПОЛ (Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов), кодекса ОСПС/ISPS (Международный кодекс по охране судов и портовых средств);
- Учреждение региональной рабочей группы и создание регионального плана действий.

В рамках проекта планируется создание веб-сайта, посвященного вопросам безопасности морского транспорта, сохранности перевозок и охраны окружающей среды от загрязнений с судов.

Проектом предусматривается внедрение системы HELCOM (Хельсинская комиссия, объединяющая страны Балтийского моря), представляющей собой отличный пример учреждения, обеспечивающего деятельность по таким вопросам, как общественная и техническая безопасность и охрана окружающей среды на море, т.е. использовать принципы HELCOM для создания региональной рабочей группы, охватывающей как страны Черного, так и Каспийского морей. Это поможет выработать единый подход на межрегиональном уровне для решения вопросов обеспечения безопасности и охраны окружающей среды.

СЛАЙД 11

Мы придаем большое значение совместному конструктивному диалогу и сотрудничеству с региональными и субрегиональными международными организациями.

Недавно, 24 апреля т.г., здесь же в Одессе **СЛАЙД 12** состоялось очередное заседание Рабочей группы экспертов по безопасности морского судоходства государств побережья Черного и Каспийского морей в рамках Европейской политики соседства. Рабочей группой была достигнута договоренность об укреплении сотрудничества, обмене положительным опытом, включая совместную работу с другими региональными организациями.

Несомненно, обмен опытом с ведущими странами и международными организациями позволит сообща решать вопросы развития безопасности морских и мультимодальных перевозок с учетом минимального воздействия на окружающую среду в регионах, что в свою очередь позволит сосредоточиться на выполнении наиболее приоритетных задач, привлечь инвестиции на их реализацию, внедрение новых наукоемких технологий.

Уважаемые участники международной Конференции!

Очень важно, чтобы итоги работы оправдали наши общие ожидания и позволили бы определить эффективные механизмы обеспечения безопасности и охраны окружающей среды, способствовали обмену передовыми технологиями и методами внедрения наилучшего практического опыта в регионе Черного моря.

Я уверен, сегодня будут найдены решения ряду общих для нас вопросов, что в свою очередь приблизит нас к эффективной реализации поставленных целей.

СЛАЙД 13

В заключение, хотел бы поблагодарить Министерство транспорта и связи Украины, Секретариат ОБСЕ, за прекрасную организацию заседания и пожелать всем успехов и позитивных результатов.

Благодарю за внимание.