



УДК 656.61.07

PROGRESS OF IMPLEMENTATION THE REQUIREMENTS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION "ON THE CONTROL OF SHIP BALLAST WATERS AND SEDIMENTS AND THEIR MANAGEMENT" IN UKRAINE

ПРО ХІД ВИКОНАННЯ ВИМОГ МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ "ПО КОНТРОЛЮ ЗА СУДОВИМИ БАЛАСТНИМИ ВОДАМИ ТА ОПАДАМИ І УПРАВЛІННЯ НИМИ" НА УКРАЇНІ

Furduy Larisa / Фурдуй Лариса Володимирівна

Master's student / Студентка магістратури

Buchkovsky Yuriy / Бичковський Юрій Вячеславович

Master marine, senior lecturer, department of Navigation and ship handling /

капітан, старший викладач кафедри «Навігація і керування судном»

Odesa national maritime university

Одеського національного морського університету

Анотація: Питання баластної води має дуже велике значення як для дотримання загальної безпеки судноплавства, так і для дотримання вимог з охорони навколишнього середовища. Це питання стає особливо важливим сьогодні. По-перше, недолік кількості баластної води на борту судна може мати негативний вплив на стан остійності судна, погіршити маневрові характеристики судна, що дуже небезпечно під час виконання маневрування судна у обмежених водах портів, виконання операцій з швартування суден тощо. По-друге, виконання баластних операцій в акваторії морських портів викликають забруднення екосистеми прибережних вод, що має дуже негативний вплив на хімічний склад води, морську флору і фауну. Тобто, з одного боку ми маємо необхідність використання баластної води для дотримання необхідної безпеки, морехідних якостей судна, а з іншого боку – під час виконання баластних операцій ми надаємо значної шкоди довкіллю, що теж має дуже негативний вплив.

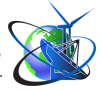
Розуміючи цей факт світова спільнота надає цьому питанню велику увагу. Так, починаючи з останнього десятиріччя двадцятого століття ІМО постійно починає розглядати аспекти баластних операцій на власних сесіях, а в 2004 році була прийнята Міжнародна конвенція «про контроль судових баластних вод і опадів та управління ними» (далі по тексті – «Баластна конвенція»), яка після багатьох доповнень набрала чинності 08 вересня 2018 року.

Для нашої країни, яка займає третє місце у світі з експорту сільсько-господарських товарів (особисто зернових), це питання має величезне значення. Зважаючи цей факт ми повинні надавати особистої уваги до питання відповідності країни положенням Баластної конвенції.

Ключові слова: баластна конвенція, охорона навколишнього середовища.

Постановка проблеми.

Експорт продукції сільського господарства надав нашої країні близько 9 мільярдів доларів США в минулому році за продаж близько 33 мільйонів тон зернової продукції. З цього експорту близько 3 мільйонів тон було вивантажено через автомобільний, залізничний транспорт, а решта продукції – через морські порти України, в жорстких умовах військового часу. Використання морських суден для транспортування зернових вантажів автоматично викликає дві проблеми. Проблема для морських суден в плані підтримки безпечних значень власної остійності, маневрених характеристик і, проблеми збереження



екологічної системи (флори, фауни) в українських портах. Ці питання мають прямо протилежні значення. Так, підвищення кількості морського баласту на борту судна покращує його остійність, здатність виконувати безпечне маневрування, але це збільшує кількість ризиків для навколишнього середовища у разі скидання цього баласту в портових, прибережних водах України. На підставі вищесказаного, приймаючи до уваги той факт, що кількість скидання баласту з суден досягає близько 80 мільйонів тон (за офіційними даними за 2019 рік було скинуто 75 497 450 тон водяного баласту [8]), ми можемо уявити для себе усю важливість дотримання вимог Баластної конвенції для запобігання забрудненню навколишнього середовища баластними водами з суден і збереження існуючої екосистеми прибережних вод України. Іншими словами, якщо ми будемо дотримуватися вимог Баластної конвенції, то країна буде мати шанс зберегти екосистему для майбутнього покоління. Це свідчить про важливість постановки даного питання та необхідності постійного контролю за якістю баластної води, яку судна скидають під час виконання навантаження в українських портах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Під час роботи над даною темою статі, автори ретельно перевіряли узгодженість положень Баластної конвенції з діючими вимогами українського законодавства. Необхідно підкреслити, що після ратифікації даної конвенції Україною (19 червня 2018 року), було виконано необхідні зміни у головних законодавчих документах нашої країни з цього питання. Це – «Водний кодекс України», «Закон України про внутрішній водний транспорт», «Закон України про морські порти», «Кодекс Торговельного Мореплавства України», Постанова Кабінету міністрів України «Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України» і Постанова Кабінету міністрів України «Про затвердження Порядку взаємодії державного підприємства “Адміністрація морських портів України” та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту». В усі вищеперераховані законодавчі акти протягом 2019-2023 років були внесені необхідні зміни, які дозволили уникнути будь-яких суперечок у законодавстві України вимогам Баластної конвенції. Сутність цих змін полягає у наступному: в кожному документі з’явилися додаткові пояснення, що «...У територіальному морі, внутрішніх морських водах, на інших водних шляхах загального користування, в акваторіях морських портів дозволяється скидання з суден ізольованого баласту, якщо він прийнятий на судно в межах вод басейнів Чорного та Азовського морів або якщо цей водяний баласт замінено під час прямування судном настільки далеко від найближчого берега, наскільки це можливо, але на відстані не менше 50 морських миль від найближчого берега та в місцях із глибиною не менше 200 метрів, або якщо цей водяний баласт знешкоджений (зnezаражений) у судновій системі поводження з баластними водами, що відповідає вимогам міжнародних конвенцій у сфері



торговельного мореплавства. ...» [1], чи «Якщо міжнародним договором, в якому бере участь Україна, встановлено інші норми, ніж ті, що передбачені водним законодавством України, то застосовуються норми міжнародного договору.» [2]. Приведення національного законодавства у відповідність до існуючих вимог Баластної конвенції одночасно дозволили запобігти цілу різку проблем, які існували у морської галузі протягом тривалого часу, а саме:

- було виключено різне тлумачення і усі положення синхронізовано щодо вимог Баластної конвенції;
- дозволили досягти «прозорості» виконання перевірок суден та виключити будь-яку корупційну складову під час виконання таких перевірок;
- підняти міжнародний рейтинг нашої держави.

Виклад основного матеріалу.

За рахунок скоординованих зусиль багатьох фахівців Міністерства інфраструктури України було досягнена значного успіху з приведення українського законодавства у відповідність до вимог Баластної конвенції. Щодо цього пункту, то можливо впевнено заявити, що на даний час вимоги українського законодавства повністю відповідають вимогам Баластної конвенції.

Для чіткого, 100% розуміння того як виконуються вимоги Баластної конвенції на території України, нам потрібно порівняти вимоги деяких головних пунктів Баластної конвенції з існуючою можливістю їх виконання/дотримання в українських портах. І почнемо ми це порівняння з наступного:

• берегові споруди для прийому баласту; додаток до Баластної конвенції **G5** «Керівництво з організації здачі баласту на берегові приймальні споруди» вимагає присутність в портах країни, яка є стороною Конвенції, наявність берегових споруд для прийому баласту та виконання його очищення до відповідності існуючим стандартам; ця вимога викликана тим, щоб у разі невідповідності якості баластної води вимогам Баластної конвенції, для запобігання простоїв суден у портах, була б можливість віддавати ці баластні води на берегову споруду для продовження виконання навантаження судна біля причалу; навіть нв борту нового судна може трапитися вихід з ладу системи очищення баластних вод; в наслідок цього, баластна вода з великою кількістю мікроорганізмів, які можуть бути патогенними (див. рисунок 1) для людини або тварин, спричиняючи захворювання, такі як холера, сальмонельоз, лептоспіроз тощо, можуть бути зліті у портових водах України; на сьогоднішній день цих споруд для прийому баластної води нема в жодному українському порту, а це вже велика небезпека і свідчить про невиконання Україною вимог Баластної конвенції;

• берегові споруди для прийому опадів з суден; додаток до Баластної конвенції **G1** «Керівництво з берегового обладнання прийому опадів із суден»; згідно з вимогами Баластної конвенції опади, які знаходяться всередині судових баластних танків повинні бути обов'язково вивантажені тільки на спеціально призначену берегову споруду; цілком зрозуміло, що в процесі експлуатації судна така ситуація може трапитися тільки у разі виведення судна з експлуатації



я під час знаходження судна на судноремонтному заводі, які присутні майже в кожному українському морському порту; але на жаль, зі станом на сьогоднішній день, таких споруд немає в жодному українському судноремонтному заводі, як не існує процедури запобігання цих опадів у навколишнє середовище під час виконання відкривання та виконання мийки баластних танків; цей факт також свідчить про невиконання вимог Баластної конвенції в нашій країні;

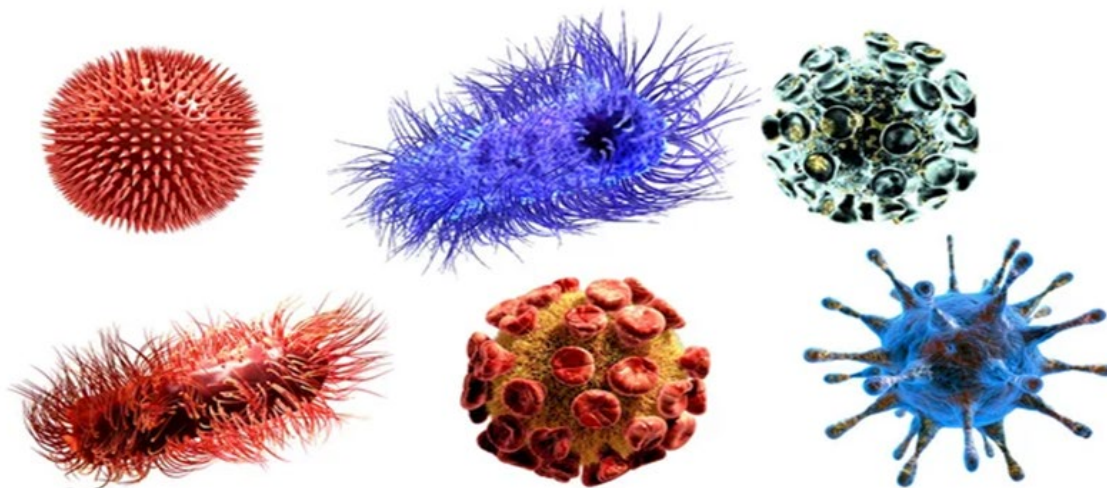


Рисунок 1 Шкідливі мікроорганізми у баластних водах
[<https://ru.depositphotos.com/stock-photos.html>]

• відбору проб баластової води; додаток до Баластної конвенції G2 «Керівництво з відбору проб баластової води» чітко регламентує процедуру взяття проб баластної води для виконання аналізу на відповідність; на превеликий жаль у морських портах України були відмічені випадки, коли представники контролюючих органів помилково вимагали виконати взяття проб через замірні труби чи горловини баластних танків; репрезентативні проби відібрати з баластного танка практично нереально; причиною тому передусім слугує конструкція судна і його баластних танків, яка не дає змоги підібратися зі своїми приладами в усі місця танка; ну а оскільки в будь-якому танку присутні елементи набору корпусу, що перешкоджають вільній циркуляції води, то проби, взяті через замірні трубки або навіть через горловини танків, не відображатимуть реальної картини наявності живих організмів у танку; таким чином, в даний час після тривалих дискусій по всьому світу, найбільш підходящим місцем для відбору проб визнано місце скидання баласту за борт; зрештою, інспекційні органи повинні цікавитися насамперед вмістом баласту, що скидається, а не тим, що залишається на борту; при цьому необхідно зробити кілька застережень: йдеться про відбір проб баласту, обробленого судновою установкою, відповідно до стандарту, закріпленого правилом D-2, що міститься в додатку до Конвенції; крім того, відбір проб є, за змістом Баластної конвенції, скоріше винятковим заходом, застосовуваним у тих випадках, коли в наявності явне порушення, або відсутність необхідних документів чи записів; іншим важливим моментом є положення не тільки цієї конвенції, а й інших міжнародних конвенцій про



необхідність запобігання необґрунтованим затримкам суден і відхилення їх від виконання рейсового завдання; необхідно підкреслити, що внаслідок внесення доповнень і ризику правових нормативних актів України, ця ситуація була значно виправлена і на даний момент подібних жалоб не відмічена;

• лабораторії для проведення аналізу відповідності якості баластних вод; в Баластній конвенції чітко визначено, що контролюючі органи мають право перевіряти судові сертифікати, документи, журнали з виконання баластних операцій та інші записи; у разі, коли у представників відповідних органів з'являться сумніви щодо якості баластної води і її відповідності вимогам Баластної конвенції, то вони мають право на виконання аналізу баластної води; цілком зрозуміло, що для виконання цієї операції необхідно мати мобільну лабораторію затвердженого зразка; крім того, час, необхідний для аналізу проб, не повинен використовуватися як підстава для необґрунтованої затримки експлуатації, руху або відходу судна; це питання також повністю не виконується в українських портах, так як на території України можлива знайти лише декілька таких лабораторій (взагалі у головних офісах); необхідно як можлива скоріше придбати ці мобільні лабораторії та виконати навчання представників з порядку їх використання під час виконання аналізів;

• виконання стандарту D-5 ; в Баластній конвенції визначено, що «...не пізніше, ніж за три роки до ранньої дати, з якої починає діяти стандарт, встановлений у правилі D-2, Комітет проводить огляд з метою встановити, чи є належні технології, що дозволяють досягти стандарту, а також соціально-економічні наслідки, особливо щодо відношенню до потреб розвитку країн, зокрема невеликих острівних країн, що розвиваються...» [7]; іншими словами, усі держави-учасниці Баластної конвенції повинні сприяти науковим дослідженням з питання управління баластними водами; такі дослідження і моніторинг повинні включати спостереження, вимірювання, відбір проб, оцінку та аналіз ефективності та несприятливого впливу будь-якої технології або методології, а також будь-якого негативного впливу, спричиненого такими організмами та патогенами, які були, як було встановлено, перенесені через судові баластні води; всі країни-учасниці Баластної конвенції повинні координувати та обмінюватись між собою науковими даними та технічними засобами стосовно управління баластними водами; всі ці вимоги повинні сприяти досягненню цілей визначених Баластною конвенцією; з визначеного вище практично нічого не зроблено на території України і це дуже соромно, так як наша країна має дуже високий науковий потенціал у світі, однак перед українськими вченими ніхто не поставив це завдання; внаслідок відсутності необхідної координації з відповідними державними органами, Україна не виконує своїх обов'язків щодо вимог Баластної конвенції.

Висновки:

1. Виконане дослідження підтвердило той факт, що виконана за останні роки робота з приведення українського законодавства вимогам Баластної конвенції повністю знищила усі розбіжності, які мали місце в минулому; це дозволило досягти прозорості виконання контролю суден в українських портах та уникнення будь-яких корупційних випадків.



2. Наряду з цим успіхом підтверджено невиконання вимог Баластної конвенції щодо присутності обов'язкових берегових споруд для прийому баласту, опадів з суден в кожному українському порту, де можливо виконання баластних операцій; цей факт є дуже великою загрозою і може викликати забруднення навколишнього середовища та небезпеку для біологічної екосистеми.

3. Також відмічена суттєва недостатність лабораторій для визначення якості баластної води у морських портах, що не дає можливості виконання належного, оперативного контролю під час виконання баластних операцій.

4. В ході виконання цієї роботи було встановлено, що незважаючи на присутність багатьох наукових фахівців морської галузі, не виконується стандарт D-5, який вимагає виконання досліджень ефективності різних систем очистки баластних вод та інформування ІМО о виконаній роботі. На жаль, ніхто цю роботу не виконує.

Літературні джерела:

1. Закон України «Про внутрішній водний транспорт», Редакція від 31.03.2023 року.

2. Водний кодекс України. Редакція від 19.08.2022 року

3. Закон України про морські порти. Редакція від 03.12.2020 року

4. Кодекс торговельного мореплавства України. Редакція від 01.01.2022 року

5. Наказ Міністерства інфраструктури України від 21.08.2013 року № 631 «Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України».

6. Постанова Кабінету міністрів України від 17 липня 2019 року № 670 «Про затвердження Порядку взаємодії державного підприємства “Адміністрація морських портів України” та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту».

7. Міжнародна конвенція «Про контроль судових баластних вод і опадів та управління ними» 2004 року, з поправками.

8. <https://ports.ua/kakoj-flot-obslyzhivayut-morskije-porty-ukrainy/>

9. Міжнародна конвенція МАРПОЛ 73/78, з поправками.

Abstract: The issue of ballast water is of great importance both for compliance with the general safety of shipping and for compliance with environmental protection requirements. This question becomes especially important today. Firstly, the lack of the amount of ballast water on board the ship can have a negative impact on the stability of the ship, worsen the maneuvering characteristics of the ship, which is very dangerous when maneuvering the ship in the restricted waters of ports, performing ship mooring operations, etc. Secondly, the implementation of ballast operations in the water area of seaports causes pollution of the ecosystem of coastal waters, which has a very negative effect on the chemical composition of water, marine flora and fauna. That is, on the one hand, we need to use ballast water to maintain the necessary safety and seaworthiness of the vessel, and on the other hand, during ballast operations, we cause significant damage to the environment, which also has a very negative impact.



Understanding this fact, the world community pays great attention to this issue. Thus, since the last decade of the twentieth century, the IMO has been constantly considering aspects of ballast operations at its own sessions, and in 2004, the International Convention «On the control of ship's ballast waters and Sediments and their management» (further - Ballast Convention) was adopted, which, after many amendments, entered into force on September 8, 2018.

For our country, which ranks third in the world in the export of agricultural goods (especially grain), this issue is of great importance. Considering this fact, we must pay personal attention to the issue of the country's compliance with the provisions of the Ballast Convention.

Key words: ballast convention, environmental protection.