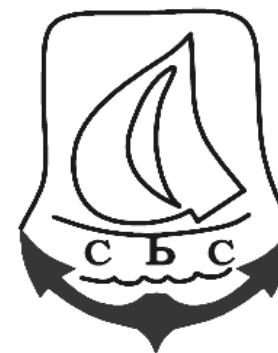


Министерство образования и науки Украины
Севастопольский национальный технический университет



УПРАВЛЕНИЕ ВОДЯНЫМ БАЛЛАСТОМ МОРСКИХ СУДОВ

Методические указания
к самостоятельному изучению дисциплины
«Управление водяным балластом морских судов»
для студентов специальности 7.100301 «Судовождение»
дневной и заочной форм обучения



Заказ № _____ от « _____ » _____ 200 _____. Тираж _____ экз.
Изд-во СевНТУ

Севастополь
2006



УДК 629.5.062.2

Управление водяным балластом морских судов: методические указания к самостоятельному изучению дисциплины «Управление водяным балластом морских судов» для студентов специальности 7.100301 «Судовождение» дневной и заочной форм обучения / Сост. Р.П. Буров, С.А. Подпорин; Под общей ред. В.В. Капустина. – Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2006. – 60 с.

Цель методических указаний – ознакомить студентов с требованиями Международной конвенции 2004 года о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими, а также с концепцией имплементации этой конвенции в Украине и требованиями международной организации ИМО по ее внедрению и выполнению.

Методические указания рассмотрены и утверждены на заседании кафедры Судовождения и безопасности судоходства, протокол № 7 от «14» декабря 2005 г.

Допущено учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний.

Рецензент:

И.Н. Коберник, ст. преподаватель, капитан дальнего плавания.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

(отчеты, нормативные документы)

1. Управление водяным балластом: Отчеты по балластным водам №4. – Канберра: AQIS, 1993. – 113 с.
2. Масштаб и экологические последствия биологических инвазий в мировом океане. – Нидерланды: Издательство Клювер Академик Паблишерз, 1999. – с. 195-212.
3. Международная Конвенция по контролю и управлению судового водяного балласта и отложений. Проект. МЕРС-48/WP15. – ИМО, 2002.
4. Руководство по предотвращению внесения нежелательных водных и патогенных организмов в результате сброса с судов водяного балласта и осадков. – Резолюция ИМО А.868(20), 1997.
5. Программа управления водяным балластом ГлоБалласт. – ИМО, 2004.
6. Снятие барьеров на пути эффективной реализации мер по контролю водяного балласта судов и управлению им в развивающихся странах. – ИМО, 1996.
7. Эффективность замены водяного балласта на глубокой воде в контроле содержания чистой воды и зоопланктона в водяном балласте. Технические отчеты. Рыболовство, Водное хозяйство, Наука. – Канада: Локки, 1991.
8. Балтийский региональный семинар по управлению водяным балластом, Таллин, Эстония. 2001 г. Отчет о работе семинара. – Лондон: ИМО, 2002.
9. Анализ глобального рынка технологий обработки водяного балласта. Отчет, подготовленный для Института Северо-восток – Средний запад. – США, Амстердам, Нидерланды, 2000. – 57 с.
10. Экзотические виды фитопланктона из судового водяного балласта: риск потенциального распространения на восточном морском побережье Канады. Статистические отчеты. – Канада, 1994. – 51 с.
11. Материалы Одесского демонстрационного центра программы ГлоБалласт «Управление судовыми балластными водами»: Курс лекций. – Одесса: Латстар, 2004. – 450 с.



СОДЕРЖАНИЕ

4. ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

Период с _____ по _____
 Название судна _____
 Номер ИМО _____
 Валовая вместимость _____
 Флаг _____
 Общий объем балластных вод (в куб. метрах) _____
 На судне имеется план управления балластными водами _____
 Схема судна с указанием балластных танков: _____

РЕГИСТРАЦИЯ ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

Название судна _____
 Отличительный номер или позывной сигнал _____

Дата	Пункт (номер)	Регистрация операций/подпись ответственных лиц командного состава

Подпись капитана _____

Общие положения	4
1. Основные определения конвенции «УВБ»	5
2. Концепция имплементации в Украине Международной конвенции 2004 года о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими ..	6
3. Содержание конвенции УВБ и определения	4
4. Форма журнала операций с балластными водами	5
Библиографический список	8
.....	5
.....	9



ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие методические указания предназначены для студентов 4-6 курсов специальности «Судовождение» дневной и заочной форм обучения. В указаниях дан необходимый справочный материал по дисциплине «Управление водяным балластом морских судов», изложены основные положения конвенции по управлению водяным балластом, представлена типовая форма соответствующего журнала. Указания являются необходимым дополнением к одноименной дисциплине.

Методические указания также могут быть полезны для руководителей дипломного проектирования кафедры Судовождения и безопасности судоходства, а также консультантов и рецензентов.

Методические указания соответствуют минимальным требованиям стандарта подготовки вахтенных помощников судов валовой вместимости 500 или более, кодекса ПДНВ, раздела А-II, таблицы А-II/1, раздела А-II, таблицы А-II/2 минимальных требований подготовки капитанов и старших помощников судов валовой вместимости 500 или более, а также кодексов МКУБ-93 и ОСПС.

Статья 20. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Стороной в любое время по истечении двух лет с даты вступления настоящей Конвенции в силу для этой Стороны.
2. Денонсация осуществляется путем направления Депозитарию письменного уведомления и вступает в силу через год после получения уведомления о денонсации или по истечении любого большого срока, который может быть указан в этом уведомлении.

Статья 21. Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю, который направляет заверенные копии настоящей Конвенции всем государствам, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней.
2. В дополнение к функциям, установленным где-либо в настоящей Конвенции, Генеральный секретарь:
 - а) информирует все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о:
 - i) каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
 - ii) дате вступления настоящей Конвенции в силу; и
 - iii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты его получения и даты вступления денонсации в силу; и
 - б) как только настоящая Конвенция вступит в силу, направит ее текст Секретариату ООН для регистрации и опубликовании в соответствии со статьей 102 Устава ООН.

Статья 22. Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

Совершено в Лондоне 13 февраля 2004 года.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.



ii) поправка к Приложению считается принятой по истечении 12 месяцев после даты одобрения или такой другой даты, которую определяет Комитет. Однако если к этой дате более одной трети Сторон уведомят генерального секретаря о своих возражениях против поправки, она считается не принятой.

f) Поправка вступает в силу при соблюдении следующих условий:

i) поправка к статье настоящей Конвенции вступает в силу для Сторон, заявивших о ее принятии, через 6 месяцев после даты, в которую она считается принятой в соответствии с подпунктом e)i).

ii) поправка к Приложению вступает в силу для всех Сторон через 6 месяцев после даты, в которую она считается принятой, за исключением любой Стороны, которая:

1. уведомила о своем возмущении против поправки в соответствии с подпунктом e)ii) и не отозвала такое возмущение; или
2. до вступления в силу такой поправки уведомила Генерального секретаря о том. Что поправка вступит для нее в силу только после дополнительного уведомления о ее принятии.

g) i) Сторона, которая уведомила о возмущении согласно подпункту f) ii) 1), впоследствии может уведомить генерального секретаря о том, что она принимает поправку. Такая поправка вступает в силу для этой Стороны через 6 месяцев после даты уведомления о ее принятии или даты вступления поправки в силу, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

ii) Если Сторона, которая сделала уведомление, упомянутое в подпункте f) ii) 2), уведомит Генерального секретаря о принятии ею поправки, такая поправка вступает в силу для этой Стороны через 6 месяцев после даты уведомления о ее принятии или даты вступления поправки в силу, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

3. Поправка путем созыва Конференции:

a) По просьбе Стороны, поддержанной не менее чем с одной третью Сторон, Организация созывает Конференцию Сторон для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.

b) Поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон, направляется Генеральным секретарем всем Сторонам для ее принятия.

c) Если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с процедурами, указанными в пунктах 2 e) и f) соответственно.

4. Сторона, отказавшаяся принять поправку к Приложению, не считается Стороной только для целей применения этой поправки.

5. Любое уведомление, сделанное на основании настоящей статьи, направляется в письменном виде Генеральному секретарю.

6. Генеральный секретарь информирует Стороны и членов Организации:

- a) о любой поправке, которая вступает в силу, и о дате ее вступления в силу в целом и для каждой Стороны; и
- b) о любом уведомлении, сделанном на основании настоящей статьи.

1. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОНВЕНЦИИ «УВБ»

- *Конвенция «УВБ»* – Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими от 2004 г. (B.W. Convention, 2004).
- *Администрация* – правительство государства, по уполномочию которого эксплуатируется судно.
- *Балластные воды (водяной балласт ВБ)* – воды со взвешенным в ней веществом, принятым на борт судна для контроля дифферента, крена, осадки, остойчивости или напряжений судна.
- *Управление балластными водами (УВБ)* – осуществление механических, физических, химических и биологических процессов по отдельности или в сочетании с целью удаления и обезвреживания вредных водных и патогенных организмов в балластных водах и осадках, либо для предотвращения их приема или сброса.
- *Свидетельство* – Международное свидетельство об управлении балластными водами.
- *Комитет* – Комитет по защите морской среды ИМО.
- *Конвенция* – Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими.
- *Валовая вместимость (GRT)* – валовая вместимость, рассчитанная в соответствии с правилами обмера судов Приложения I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. или любой заменяющей ее конвенции.
- *Вредные водные и патогенные организмы* – водные или патогенные организмы, которые, будучи внесены в море, включая эстуарии или пресноводные водотоки, могут создавать опасность для окружающей среды, здоровья человека, имущества или ресурсов, ухудшать биологическое разнообразие и/или препятствовать другим правомерным видам использования таких районов.
- *Генеральный секретарь* – Генеральный секретарь ИМО.
- *Организация* – Международная морская организация (ИМО).
- *Осадки* – вещество, выпавшее из балластных вод внутри судна.
- *Судно* – эксплуатируемое в водной среде судно любого типа, включая подводные суда, плавучие средства, плавучие платформы, плавучие установки для хранения, плавучие установки для производства, хранения и выгрузки.
- *ЦОИВ* – Центральные органы исполнительной власти.
- *ИГПН* – Инспекция Государственного портового надзора.
- *ГФИ* – Главная государственная инспекция по безопасности судоходства Украины.
- *ГФРИ* – Государственная инспекция по безопасности мореплавания флота рыбного хозяйства.
- *ИЭЗ* – исключительная (морская) экономическая зона: морские районы, прилежащие с внешней стороны к территориальному морю Украины, шириною до 200 морских миль, отсчитанных от тех же выходных линий, что и территориальное море, включая районы вокруг принадлежащих ей островов.
- *ОВПО* – опасные водные и патогенные организмы.
- *СКВБ* – Система контроля водяного балласта.



- *Правила* – Правила контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.
- *Замена водяного балласта (ЗВБ)* – метод управления водяным балластом, применяемый на судне для замены водяного балласта, принятого в прибрежных водах, на водяной балласт открытого моря.
- *Изолированный балласт (ИБ)* – означает водяной балласт, принятый в танк, который полностью отделен от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем и предназначен только для перевозки балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами, которые определены различным образом в приложениях к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78).

2. КОНЦЕПЦИЯ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ В УКРАИНЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ 2004 ГОДА О КОНТРОЛЕ СУДОВЫХ БАЛЛАСТНЫХ ВОД И ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИИ ИМИ (BW CONVENTION, 2004)

Содержание Концепции

1. Общие положения
2. Цели и задачи Концепции
3. Введение в проблему
4. Цели и задачи Конвенции
5. Общие принципы имплементации Конвенции
6. Информационное обеспечение
7. Выполнение требований Конвенции, касающихся управления водяным балластом, на украинских судах
8. Выполнение требований Конвенции о контроле судового водяного балласта в портах Украины
9. Стандарты обработки водяного балласта
10. Подготовка и сертификация персонала, участвующего в выполнении требований Конвенции
11. Региональное сотрудничество
12. Приведение актов национального законодательства в соответствие Конвенции
13. Принятие Конвенции Украиной (подписание, ратификация, присоединение)

Статья 18. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция ступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую не менее 30 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 35 % валовой вместимости судов мирового торгового флота, либо подписали ее без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали необходимый документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении в соответствии со статьей 17.
2. Для государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или о присоединении к ней после выполнения условий, необходимых для ее вступления в силу, но до даты вступления в силу, ратификация, принятие, утверждение или присоединение приобретают силу в дату вступления в силу настоящей Конвенции или через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.
3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу настоящей Конвенции, приобретает силу через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа.
4. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты, в которую поправка к настоящей Конвенции считается принятой в соответствии со статьей 19, относится к настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой.

Статья 19. Поправки

1. В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки в соответствии с одной из процедур, предусмотренных в нижеследующих пунктах.
2. Поправки после рассмотрения в Организации:
 - а) Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции. Предлагаемая поправка представляется Генеральному секретарю, который рассылает ее Сторонам и членам Организации не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения.
 - б) Предложения и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитета. Стороны, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе Комитета по рассмотрению и одобрению поправки.
 - в) Поправки одобряются большинством в две трети голосов Сторон, присутствующих и голосующих в Комитете, при условии что во время голосования присутствует по меньшей мере одна треть Сторон.
 - г) Поправки, одобренные в соответствии с подпунктом в), направляются Генеральным секретарем Сторонам для принятия.
 - е) Поправка считается принятой в следующих случаях:
 - и) поправка к статье настоящей Конвенции считается принятой в дату, на которую две трети Сторон уведомили Генерального секретаря о ее принятии.



2. Организация уведомляет Стороны о получении любых сообщений согласно настоящей статье и рассылает всем Сторонам любую информацию, сообщенную ей согласно подпунктам 1b) и с) настоящей статьи.

Статья 15. Урегулирование споров

Стороны урегулируют любые возникшие между ними споры относительно толкования или применения настоящей Конвенции путем переговоров, расследований, посредничества, примирения, арбитража, урегулирования в судебном порядке, обращения к региональным учреждениям или договоренностям либо другими мирными средствами по своему выбору.

Статья 16. Связь с международным правом и другими соглашениями

Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба правам и обязанностям любого государства согласно обычному международному праву, как отражено в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

Статья 17. Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания любым государством в штаб-квартире Организации с 1 июня 2004 года по 31 мая 2005 года и после этого остается открытой для присоединения любого государства.
2. Государства могут стать Сторонами Конвенции путем:
 - подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или
 - подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
 - присоединения.
3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.
4. В случае, если государство включает две или несколько территориальных единиц, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, относящихся к настоящей Конвенции, оно может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сделать заявление о том, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или некоторые из них, и может в любое время вносить изменения в это заявление путем представления другого заявления.
5. О любом таком заявлении уведомляется в письменной форме Депозитарий, и в нем прямо указываются территориальные единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.

1. Общие положения

1.1 Концепция имплементации в Украине Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими, 2004 года (далее – Концепция) разработана в рамках выполнения Международной программы по управлению балластными водами ГлоБалласт (International Programme GEF/UNDP/IMO GloBallast или GEF/UNDP/ IMO Project GLO/99/G31 “Removal of Barriers to the Effective Implementation of Ballast Water Control and Management Measures in Developing Countries”) в соответствии с п. 5.4 «Внедрение и реализация систем наблюдения за осуществлением и выполнением» компонента 5 «Наблюдение за осуществлением и выполнением» Национального рабочего плана Украины.

1.2 Концепция предназначена для оказания помощи органам исполнительной власти, предприятиям, учреждениям, организациям морского транспорта Украины в осуществлении мер по управлению и контролю судового водяного балласта и осадков. Кроме того, Концепция может быть использована для распространения в Черноморском регионе накопленного в Украине опыта по имплементации процедур управления водяным балластом, рекомендованных ИМО.

1.3 В соответствии с общими принципами участия Украины в международных соглашениях, а также положениями актов национального законодательства, в частности, статьи 3 Закона о международных договорах Украины, предложения о заключении таких договоров подаются в Кабинет Министров Украины ответственными центральными органами исполнительной власти совместно с Министерством иностранных дел. Такие предложения должны содержать обоснование целесообразности участия Украины в договоре (соглашении, конвенции), возможные политические, правовые, организационные и экономические последствия этого участия.

1.4 Международное многостороннее соглашение, которым является Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими, 2004 года, (далее – Конвенция) имеет несколько векторов своего воздействия на торговое мореплавание и при этом распространяется на субъекты разных форм собственности. В соответствии с нормами международного права положения Конвенции не касаются особенностей национальных систем управления ее стран-участниц. Эти положения могут затрагивать вопросы, находящиеся в компетенции нескольких центральных органов исполнительной власти Украины и положения ряда действующих законодательных актов Украины. В связи с этим имеется необходимость вопросы взаимодействия субъектов государственного управления в рамках исполнения Конвенции, а также возможную программу мер по ее имплементации в Украине, изложить в концептуальном виде. Такой подход позволит оценить целесообразность присоединения к Конвенции, перечень и объем необходимых мероприятий для ее эффективной имплементации.



2. Цели и задачи Концепции

2.1 Основной целью Концепции является изложение принципов осуществления Конвенции в сфере торгового мореплавания Украины на основе специально принимаемых *нормативно-правовых актов* и в соответствии с программой действий ответственных органов исполнительной власти.

2.2 Концепция должна послужить базовым документом для:

- оценки целесообразности участия Украины в Конвенции;
- оценки готовности торгового мореплавания и системы государственного управления к реализации положений Конвенции;
- оценки соответствия отдельных актов национального законодательства положениям Конвенции;
- разработки, утверждения, планирования и осуществления мероприятий по имплементации положений Конвенции.

3. Введение в проблему

3.1 Проблема переноса чужеродных водных организмов на внешней обшивке судна и в его балластных танках с последствиями, разрушительными для принимающих экосистем, существует, наверное, с тех пор, когда в мировом судоходстве появились суда, пересекающие для своих целей Мировой океан.

Чужеродные водные организмы (также называемые экзотическими, нежелательными, вредными, опасными), которые тем или иным способом перемещаются через океаны, способны создавать существенные проблемы, среди которых можно отметить цветение воды, вызываемое массовым развитием токсичных водорослей, интенсивное обрастание и биокоррозию гидротехнических и водозаборных сооружений, распространение паразитирующих и болезнетворных организмов (в том числе, возбудителей эпидемий и эпизоотий) и, наконец, уменьшение запасов рыбы и морепродуктов.

3.2 Хотя первый документ, касающийся решения проблемы переноса чужеродных водных организмов и патогенов в составе судового водяного балласта, был принят еще в далеком 1973 году (резолюция 18 Международной конференции по предотвращению загрязнения моря *Об исследовании воздействия сброса водяного балласта, содержащего бактерии эпидемиологических заболеваний*), начало активного рассмотрения в ИМО всех ее аспектов может быть отнесено к 1990 году. Именно тогда, на 29 сессии Комитета по защите морской среды (КЗМС), этот вопрос был включен в программу работы КЗМС.

В тот период времени считалось, что ряд простых мер, ограничивающих бесконтрольный слив водяного балласта в портах или замкнутых водоемах, рекомендованных в практику судоходства, позволит решить проблему без особых усилий. В результате КЗМС на его 31 сессии в июле 1991 года Резолюцией МЕРС.50(31) было принято *Руководство по предотвращению внесения нежелательных водных организмов и патогенов в результате сброса с судов водяного балласта и осадков*.

2. Судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен на основании статьи 7.2, 8, 9 или 10, имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

Статья 13. Техническая помощь, сотрудничество и региональное сотрудничество

1. Стороны обязуются непосредственно или через Организацию и другие международные органы, в зависимости от случая, в отношении контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими оказывать поддержку тем Сторонам, которые запрашивают техническую помощь, в:
 - подготовке персонала;
 - обеспечении доступа к соответствующей технологии, оборудованию и средствам;
 - выполнении совместных программ исследований и разработок; и
 - принятии других мер, направленных на эффективное осуществление настоящей Конвенции и относящихся к ней руководящих указаний, разработанных Организацией.
2. Стороны обязуются активно сотрудничать, с учетом своих национальных законов, правил и политики, в передаче технологии в отношении контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.
3. Для содействия достижению целей настоящей Конвенции Стороны, имеющие общие интересы в защите окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов в данном географическом районе, в частности Стороны, расположенные на побережье замкнутых и полузамкнутых морей, стремятся, принимая во внимание характерные региональные особенности, расширять региональное сотрудничество, в том числе путем заключения региональных соглашений, соответствующих настоящей Конвенции. Стороны стремятся сотрудничать со сторонами региональных соглашений в разработке согласованных процедур.

Статья 14 Направление информации

1. Каждая Сторона направляет Организации и, если это необходимо, предоставляет другим Сторонам следующую информацию:
 - а) любые требования и процедуры, относящиеся к управлению балластными водами, включая свои законы, правила и руководства по осуществлению настоящей Конвенции;
 - б) сведения о наличии и местонахождении любых приемных сооружений для экологически безопасного удаления балластных вод и осадков; и
 - в) любые требования относительно получения информации от судна, которое не может соответствовать положениям настоящей Конвенции по причинам, установленным в правилах А-3 и В-4 Приложения.



торого судно эксплуатируется, может разрешить этому судну покинуть порт или удаленный от берега терминал для сброса балластных вод или следования к ближайшей подходящей судоремонтной верфи или имеющемуся приемному сооружению, при условии, что это не создает угрозы окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам.

3. Если отбор проб, описанный в статье 9.1с), приводит к какому-либо результату или подтверждает информацию, полученную из другого порта или с другого удаленного от берега терминала, которые указывают, что судно представляет угрозу окружающей среде, Здоровью человека, имуществу или ресурсам, Сторона, в водах которой эксплуатируется судно, запрещает такому судну сбрасывать балластные воды до устранения угрозы.
4. Сторона может также подвергнуть проверке судно, когда оно заходит в порты или на удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, если от любой Стороны поступает просьба о расследовании вместе с достаточными доказательствами того, что судно эксплуатируется или эксплуатировалось в нарушении какого-либо положения настоящей Конвенции. Доклад о таком расследовании направляется Стороне, от которой поступила просьба об этом, и компетентному органу Администрации соответствующего судна, с тем чтобы могли быть приняты надлежащие меры.

Статья 11. Уведомление о мерах контроля

1. Если проверка, выполненная в соответствии со статьей 9 или 10, указывает на нарушение настоящей Конвенции, об этом уведомляется судно. Администрации направляется доклад, включая любые доказательства нарушения.
2. В случае, если в соответствии со статьей 9.3, 10.2 или 10.3 принимаются какие-либо меры, должностное лицо, выполняющее эти меры, информирует в письменной форме Администрацию соответствующего судна или, если это представляется возможным, консула или дипломатического представителя, имеющего отношение к соответствующему судну, обо всех обстоятельствах, в которых эти меры считались необходимыми. Кроме того, уведомляется признанная организация, ответственная за выдачу свидетельств.
3. Надлежащий орган государства порта, помимо сторон, упомянутых в пункте 2, передает всю соответствующую информацию о нарушении следующему порту захода, если он не может принять меры, установленные в статье 9.3, 10.2 или 10.3, или если судну было разрешено проследовать в следующий порт захода.

Статья 12. Необоснованные задержки судов

1. При применении статьи 7.2, 8.9 или 10 принимаются все возможные меры для того, чтобы избежать необоснованного задержания судна или необоснованной отсрочки его отхода.

Опыт применения этого Руководства странами, наиболее пострадавшими от экзотических видов и вынужденными в короткие сроки принимать решительные меры по борьбе с ними (Канада, США, Австралия, Япония, Норвегия и др.) показал, что ряд его положений является явно недостаточными для комплексного решения задачи. Этими странами были проведены дополнительные исследования, результаты которых стали предметом рассмотрения во многих международных организациях.

В октябре 1992 года Конференция ООН по окружающей среде и развитию (КООНОСР), состоявшаяся в Рио-де-Жанейро, признала проблему одной из четырех основных угроз для Мирового Океана и настоятельно призвала государства провести оценку необходимых дополнительных мер, включая «рассмотрение вопроса о принятии надлежащих правил сброса балластных вод в целях предотвращения распространения экзотических организмов».

После весьма интенсивной работы, в ноябре 1993 года Ассамблея ИМО Резолюцией А.774(18) приняла новый документ, рекомендуя применение более широкого комплекса мер – *Руководство по предотвращению внесения нежелательных водных и патогенных организмов в результате сброса с судов водяного балласта и осадков*, основанный на предыдущем Руководстве.

В марте 1997 года КЗМС согласовал обновленный вариант Руководства по водяному балласту, который был принят на 20 сессии Ассамблеи ИМО в ноябре 1997 года Резолюцией А.868(20) и получил название *Руководство по контролю водяного балласта судов и управлению им для сведения к минимуму переноса вредных водных и патогенных организмов* (далее – Руководство).

Учитывая то обстоятельство, что от такой меры обезвреживания балласта, как его замена на глубокой воде, пока отказаться не удастся, а такая замена зачастую небезопасна, два ведущих комитета ИМО приняли совместный циркуляр MSC/Circ.806/MEPC/Circ.329 *о Руководстве по аспектам безопасности, относящимся к замене водяного балласта в море*.

3.3 Учитывая также, что в целях защиты своей экосистемы от загрязнения с судов, заходящих в их порты, ряд государств уже предпринял односторонние действия путем принятия юридически обязательных положений для применения на местном, региональном или национальном уровне, а также тот факт, что этот вопрос, будучи вопросом, вызывающим всемирную озабоченность, требует действий, основанных на глобально применимых правилах вместе с руководством по их эффективному осуществлению и единому толкованию, ИМО предприняла ряд мер для решения проблемы на мировом уровне. Одной из них является создание в шести развивающихся странах (Бразилия, Китай, Индия, Иран, ЮАР, Украина) Демонстрационных центров реализации Программы Глобалласт.

Основными целями реализации Программы являются

в долгосрочной перспективе:

- помощь развивающимся странам и странам с переходной экономикой в уменьшении вероятности переноса опасных водных и патогенных организмов с судовыми балластными водами;



в краткосрочной перспективе:

- повышение уровня применения этими странами действующего факультативного Руководства ИМО по управлению водяным балластом;
- помощь этим странам в подготовке к применению обязательных правил, когда они вступят в силу.

Программа Глобалласт успешно функционирует, начиная с весны 2000 года, создавая в упомянутых странах достаточную базу для имплементации Конвенции и распространения теории и практики решения проблемы на соседние страны морских регионов.

Параллельно с повсеместным внедрением в практику международного морского судоходства нового Руководства, в ИМО велась постоянная работа над разработкой новой конвенции, регламентирующей управление судовым водяным балластом и осадками на основе принципов, разработанных и согласованных на глобальном уровне. В течение последних четырех лет огромное количество специалистов в области судоходства, морской биологии, санитарии и гигиены, физических и химических технологий обезвреживания и др. сосредоточилось на выполнении одной задачи: разработке документа, который сможет удовлетворить интересы судоходства и экологии в равной мере.

В результате этой работы Международной конференцией по управлению водяным балластом на судах, которая состоялась в феврале 2004 года в штаб-квартире ИМО, документ был принят. Свою подпись под Заключительным актом Конференции поставила и делегация Украины, члены которой участвовали в разработке и согласовании Конвенции с первого этапа ее рассмотрения в ИМО.

3.4 *Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими, 2004 года*, состоит из преамбулы, 22 статей, содержащих правовые положения, и одного приложения. Основные технические и организационные стандарты, которые с течением времени будут претерпевать изменения, изложены в *Правилах контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими*.

3.5 Согласно статье 18 Конвенция вступит в силу через 12 месяцев после того, как 30 государств, суммарный тоннаж действующего флота которых превысит 35% от мирового тоннажа, надлежащим образом подтвердят свое желание выполнять ее требования в полном объеме.

С этого момента суда, плавающие под флагом Украины, станут объектом проверок органами контроля государств порта на их соответствие требованиям настоящей Конвенции, а уровень фрахтовых ставок для них будет рассчитываться, в том числе, в зависимости от степени этого соответствия. Украинские суда получают право иметь соответствующие международные свидетельства только после подписания Украиной Конвенции или присоединения к ней.

3.6 В соответствии с установленными в ней требованиями Конвенция предоставляет прибрежным государствам (государствам порта) право устанавливать в водах, находящихся под их юрисдикцией, меры, защищающие прибрежную экосистему от внедрения в нее чужеродных водных организмов и патогенов путем их переноса с судовым водяным балластом.

б) направляет Администрации соответствующего судна такую информацию и такие доказательства в подтверждении факта нарушения, каким она может располагать.

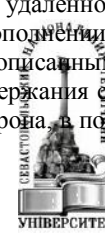
3. Санкции, предусмотренные законодательством Стороны в соответствии с настоящей статьей, должны быть достаточно суровыми для предупреждения нарушений 1 настоящей Конвенции, независимо от места их совершения.

Статья 9. Проверка судов

1. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или на удаленном от берега терминале другой Стороны может быть подвергнуто проверке должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, с тем чтобы установить, отвечает ли судно настоящей Конвенции. За исключением предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи, любая такая проверка ограничивается:
 - а) установлением того. Что на судне имеется действительное Свидетельство, которое, если оно является действительным, должно приниматься; и
 - б) проверкой Журнала операций с балластными водами; и/ или
 - с) отбором проб судовых балластных вод, производимым в соответствии с руководством, разработанным Организацией. Однако время, требуемое для анализа проб, не должно использоваться как основание для необоснованной задержки эксплуатации, передвижения или отхода судна.
2. В случае, если на судне нет действительного Свидетельства или имеются явные основания полагать, что:
 - а) состояние судна или его оборудования в значительной степени не соответствует содержащимся в Свидетельстве сведениям; или
 - б) капитан судна или члены экипажа не знают основных судовых процедур по управлению балластными водами, или не выполняют такие процедуры, может быть проведена тщательная проверка.
3. В обстоятельствах, приведенных в пункте 2 настоящей статьи, Сторона, выполняющая проверку, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не сбрасывало балластные воды до тех пор, пока оно не сможет сделать это, не создавая угрозы окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам.

Статья 10. Обнаружение нарушений и контроль судов

1. Стороны сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящей Конвенции.
2. Если обнаружено, что судно нарушило настоящую Конвенцию, Сторона, под флагом которой судно имеет право плавать, и/или Сторона, в порту или удаленного от берега терминала который судно эксплуатирует, в дополнение к санкциям, описанным в статье 8, или любым действиям, описанным в статье 9, может принять меры для предупреждения, задержания судна или недопущения его захода в свои порты. Однако Сторона, в порту или удаленного от берега терминала, у ко-



2. С целью способствования достижению целей настоящей Конвенции каждая Сторона содействует предоставлению соответствующей информации другим Сторонам, по их просьбе, относящейся к:
 - а) научным и техническим программам, а также техническим мерам в области управления балластными водами; и
 - б) эффективности управления балластными водами, установленной в результате выполнения любых программ мониторинга и оценок.

Статья 7. Освидетельствование и выдача свидетельств

1. Каждая Сторона обеспечивает, чтобы суда, плавающие под ее флагом или эксплуатирующиеся по ее уполномочию, которые подлежат освидетельствованиям и которым должны выдаваться свидетельства, проходили освидетельствования и получали свидетельства в соответствии с правилами, содержащимися в Приложении.
2. Сторона, осуществляющая меры в соответствии со статьей 2.3 и разделом С Приложения, не требует дополнительного освидетельствования судна другой Стороны и выдачи ему свидетельства, а Администрация судна не обязана подвергать его освидетельствованию и подтверждать, что оно отвечает дополнительным мерам, введенным другой Стороной. Контроль за выполнением таких дополнительных мер является обязанностью Стороны, осуществляющей эти меры, и не должен вызывать необоснованной задержки судна.

Статья 8. Нарушения

1. Любое нарушение требований настоящей Конвенции запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству Администрации соответствующего судна, независимо от того, где совершено такое нарушение. Если Администрация получит информацию о таком нарушении, она расследует данный вопрос и может обратиться с просьбой к сообщившей Стороне предоставить дополнительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедиться в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования как можно скорее в соответствии со своим законодательством. Администрация без промедления информирует о принятых мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию. Если Администрация не приняла никаких мер в течение одного года после получения информации, она информирует об этом Сторону, которая сообщила о предполагаемом нарушении.
2. Любое нарушение требований настоящей Конвенции, совершенное в пределах юрисдикции любой Стороны, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству этой Стороны. В случае совершения такого нарушения эта Сторона:
 - а) дает распоряжение о возбуждении преследования в соответствии со своим законодательством; или

3.7 Применение упомянутых защитных мер отвечает положениям целого ряда международных и региональных соглашений Украины, в частности положениям Стратегического плана действий для обновления и защиты Черного моря, одобренного Стамбульской министерской конференцией в октябре 1996 года, Регионального плана действий для сведения к минимуму переноса опасных водных организмов и патогенов с водяным балластом судов, принятого Первой конференцией стран Черного моря по контролю и управлению водяным балластом в октябре 2001 года.

Цели Конвенции и заложенные в ней принципы их достижения полностью отвечают нормам национального законодательства, в частности, положениям:

- статей 3, 35, 53, 64 Закона Украины об охране окружающей природной среды;
- разделу IV Концепции (основам государственной политики) национальной безопасности Украины, принятой постановлением Верховной Рады Украины от 16.01.1997 года №3/97-ВР «Про Концепцію (основи державної політики) національної безпеки України»;
- статьям 67 и 95 Водного кодекса Украины;
- статье 12 Закона Украины о транспорте;
- статьям 29 и 30 Закона Украины об обеспечении санитарного и эпидемиологического благополучия населения;
- статьям 4, 9, 14 Закона Украины о защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций техногенного и природного характера;
- пункту 1.5 раздела V Общегосударственной программы охраны и воспроизводства окружающей среды Азовского и Черного морей, утвержденной Законом Украины от 22.03.2001 года №2333-III.

4. Цели и задачи Конвенции

4.1 Целью Конвенции является предотвращение, сведение к минимуму и окончательное устранение опасности для окружающей среды и здоровья человека, связанной с переносом вредных организмов и патогенов, посредством контроля водяного балласта и осадков судов и управления ими, а также избежание нежелательного побочного воздействия этого контроля и поощрение разработок в относящихся к этому областях науки и технологии.

4.2 Достижение целей Конвенции на национальном уровне потребует реализации таких заданий:

- создание на национальном уровне общеправовых норм (нормативной базы) и правовых институтов (организационных структур), направленных на решение проблемы водяного балласта;
- обеспечение эффективных механизмов координации и поддержки, включая функционирование системы обработки и распространения информации;
- разработка и осуществление национального плана действий для сведения к минимуму перемещения вредных водных организмов в водяном балласте судов;



- оценка уровня и типа рисков, а также наиболее уязвимых ресурсов и материальных ценностей, которые могут быть подвержены этим рискам;
- поддержание согласованных и скоординированных исследований и работ в области поиска новых, более эффективных систем обработки водного балласта;
- разработка системы постоянного наблюдения за выполнением положений Конвенции и соответствием установленным ею стандартам;
- обеспечение поддержки внедрения в судоходство заслуживающих внимания усовершенствований, направленных на решение проблемы водяного балласта;
- повышение национального потенциала, предназначенного для решения проблемы водяного балласта;
- разработка национальной стратегии в области предотвращения вторжения водных организмов;
- совмещение программ по управлению водяным балластом и предотвращению вторжения водных организмов с существующими морскими и прибрежными системами управления;
- облегчение сотрудничества между странами разного уровня развития на региональном уровне;
- развитие устойчивых финансовых и организационных систем для обеспечения долгосрочных мер по управлению и контролю ВБ судов.

5. Общие принципы имплементации Конвенции

5.1 Каждая Страна обязуется полностью осуществлять положения Конвенции, Приложения (Правил) и добавлений к нему с целью предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса ОВПО посредством контроля ВБ и осадков судов и управления ими.

5.2 Каждая Страна Конвенции в соответствии с международным правом имеет право принимать индивидуально или совместно более строгие меры, направленные на предотвращение, сокращение или ликвидацию переноса ОВПО посредством контроля ВБ и осадков судов и управления ими. В этом случае она должна получить одобрение ИМО на основании четкого доказательства того, что ею предусмотрено применение мер, облегчающих судам достижение соответствия дополнительным мерам (Правило С-1, пункт 3.3).

5.3 Стороны в целях эффективного осуществления, соблюдения и обеспечения выполнения Конвенции стремятся сотрудничать между собой, в особенности это касается государств одного региона.

5.4 С целью избежать вредного воздействия на окружающую среду или здоровье человека, которое может потребовать действий для предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса ОВПО посредством контроля ВБ и осадков судов и управления ими, Стороны обязуются поощрять постоянную разработку стандартов управления ВБ.

5.5 Природоохранные меры, предпринимаемые прибрежным государством в рамках Конвенции:

3. В отношении судов государств, не являющимися Сторонами настоящей Конвенции,

Стороны применяют требования настоящей Конвенции по мере необходимости для обеспечения того, чтобы таким судам не предоставлялся более благоприятный режим.

Статья 4. Меры контроля за переносом вредных водных и патогенных организмов судовыми балластными водами и осадками

1. Каждая Страна требует, чтобы суда, к которым применяется настоящая Конвенция и которые имеют право плавать под ее флагом или эксплуатируются по ее уполномочию, отвечали требованиям, изложенным в настоящей Конвенции, включая применяемые стандарты и требования, содержащиеся в Приложении, и принимает эффективные меры для обеспечения того, чтобы такие суда отвечали этим требованиям.
2. Каждая Страна, с надлежащим учетом своих особых условий и возможностей, разрабатывает национальную политику, стратегии или программы в области управления балластными водами в своих портах и водах, находящихся под ее юрисдикцией, которые соответствуют целям настоящей Конвенции и способствуют их достижению.

Статья 5. Приемные сооружения для осадков

1. Каждая Страна обязуется обеспечить, чтобы в портах и на терминалах, назначенных этой Страной, где производятся очистка или ремонт балластных танков, имелись достаточные сооружения для приема осадков, принимая во внимание Руководство, разработанное Организацией. Такие приемные сооружения должны эксплуатироваться, не вызывая необоснованных задержек судов, и должны обеспечивать безопасное удаление таких осадков, которое не причиняет ущерба окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам - своим или других государств.
2. Каждая Страна уведомляет Организацию для передачи другим заинтересованным Сторонам обо всех случаях, когда предполагается, что сооружения, предусмотренные в пункте 1, являются недостаточными.

Статья 6. Научно-технические исследования и мониторинг

1. Стороны стремятся индивидуально или совместно:
 - а) поощрять научно-технические исследования в области управления балластными водами и содействовать этим исследованиям; и
 - б) осуществлять мониторинг последствий управления балластными водами в водах, находящихся под их юрисдикцией.
 Такие исследования и мониторинг должны включать наблюдение, измерение, отбор проб, оценку и анализ эффективности и отрицательного воздействия любой технологии или методологии, а также любого отрицательного воздействия, оказываемого такими организмами и патогенными, которые, как установлено, были перенесены посредством судовых балластных вод.



торые могут содержать такие организмы, включая содействие надлежащему осуществлению рекомендаций, разработанных Организацией.

9. В контексте управления балластными водами Стороны стремятся сотрудничать под эгидой Организации в устранении угроз и опасностей для уязвимых или находящихся под угрозой морским экосистемам и для биологического разнообразия в районах, находящихся за пределами национальной юрисдикции.

Статья 3. Применение

1. Настоящая Конвенция применяется:
 - а) к судам, которые имеют право плавать под флагом Стороны; и к судам, которые не имеют право плавать под флагом Стороны, но которые эксплуатируются по уполномочию Стороны.
2. Настоящая Конвенция не применяется:
 - а) к судам, которые не спроектированы или не построены для перевозки балластных вод;
 - б) к судам Стороны, которые эксплуатируются только в водах, находящихся под юрисдикцией этой Стороны, если Сторона не решит, что сброс балластных вод с таких судов ухудшит окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы- свои или прилегающих или других государств- либо причинит им ущерб;
 - с) к судам Стороны, которые эксплуатируются только в водах, находящихся под юрисдикцией другой Стороны, если последняя Сторона разрешает такое исключение. Никакая Сторона не представляет такого разрешения, если это ухудшит окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы – свои или прилегающих или других государств – либо причинит им ущерб. Любая Сторона, не предоставляющая такого разрешения, уведомляет Администрацию соответствующего судна о том, что настоящая Конвенция применяется к этому судну;
 - д) к судам, которые эксплуатируются только в водах, находящихся под юрисдикцией одной Стороны, и в открытом море, за исключением судов, которым не предоставлено разрешение в соответствии с подпунктом с), если эта Сторона не решит, что сброс балластных вод с таких судов ухудшит окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы- свои или прилегающих или других государств- либо причинит им ущерб;
 - е) к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей Конвенцией; и
 - ф) к находящимся в закрытых танках на судах с постоянными балластными водами, которые не подлежат сбросу.

- не должны оказывать воздействие на окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы других государств;
- не должны приносить ущерб, больший, чем тот, во избежание которого они применяются;
- должны основываться на рекомендациях, разработанных ИМО.

5.6 В связи с тем, что положения Конвенции распространяются в равной мере на суда и на береговую систему контроля, для их выполнения должны быть задействованы центральные органы исполнительной власти (ЦОИВ), выполняющие функции государства флага и государства порта (Минтранс, Минагрополитики) и прибрежного государства (Минэкологии, Минздрав).

5.7 В связи с тем, что депозитарием Конвенции является Генеральный секретарь ИМО, а ответственность за соглашения, принятые в рамках ИМО, возложена на МИД, Минтранс и Минюст, функции ЦОИВ, ответственного за имплементацию Конвенции в Украине и ее функциональное сопровождение, целесообразно возложить на Минтранс.

5.8 Учитывая особый статус Черного моря как закрытого морского бассейна, применение мер, предпринимаемых согласно Конвенции, целесообразно согласовывать в рамках региональных соглашений.

6. Информационное обеспечение

6.1 Обмен обязательной информацией

6.1.1 Стандарт (статья 14 Конвенции)

Каждая Сторона предоставляет ИМО для распространения другим Сторонам нижеследующую информацию:

- а) любые требования и процедуры, касающиеся управления ВБ, включая законы, правила и руководства, направленные на выполнение требований Конвенции;
- б) места размещения имеющихся в наличии портовых приемных сооружений для экологически безопасного удаления ВБ и осадков;
- в) любые требования государства порта относительно судовых сообщений о невозможности выполнения требований Конвенции по причинам, указанным в Правилах.

Рекомендация

Минтранс Украины должен назначить организацию, ответственную за сбор и систематизацию информации, а также за ее подготовку к подаче в ИМО, установить порядок выполнения этого задания.

Разрабатываются и вводятся в действие в соответствии с установленным порядком поправки к обязательным постановлениям по морским портам, отражающие порядок извещения судов о портовых приемных сооружениях и требованиях государства порта.

6.1.2 Стандарт (статья 6 Конвенции)

Каждая Сторона, действуя в целях Конвенции, обеспечивает доступность для других Сторон по их запросу информации о:

- а) научных и технологических программах, а также о технических мерах, осуществляемых в целях управления ВБ;



б) эффективности методов управления ВБ, примененных в результате осуществления каких-либо программ по мониторингу и оценке риска.

Рекомендация

Минтрансом Украины назначается организация, ответственная за научно-аналитическое обеспечение имплементации Конвенции и организацию связи с администрациями других стран, прежде всего, черноморских, и международных (в том числе, региональных) организаций по вопросам осуществления Конвенции, и устанавливается порядок выполнения этого задания.

Кроме того, для своевременного предупреждения новых вселений чрезвычайно большое значение имеет обмен между заинтересованными странами, международными организациями и научными центрами информацией о биологическом состоянии морской среды, о выявленных организмах-вселенцах. Для сбора, систематизации, анализа и представления соответствующих данных, поддержания постоянной готовности к обмену такой информацией в рамках национальной, региональной и всемирной информационных систем, создаваемых под эгидой ИМО, Минтрансом Украины совместно с НАНУ, Минздравом и Минэкологии на базе Одесского демонстрационного центра Программы ГлоБалласт после окончания работы первой фазы Программы организуется *информационно-аналитический центр морских вселений, связанных с судоходством*, который позже может обрести статус регионального в рамках соответствующих межправительственных соглашений.

7. Выполнение требований Конвенции, касающихся управления водяным балластом, на украинских судах

7.1 Стандарт (статья 3 Конвенции)

Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется:

- а) к судам, которые имеют право плавать под флагом Стороны;
- б) к судам, которые не имеют право плавать под флагом Стороны, но которые эксплуатируются по уполномочию Стороны.

Конвенция не применяется:

- а) к судам, которые не спроектированы или не построены для перевозки водяного балласта;
- б) к судам Стороны, которые эксплуатируются исключительно в водах, находящихся под юрисдикцией этой Стороны, при условии, если, по мнению этой Стороны, сброс водяного балласта с такого судна не ухудшает состояния окружающей среды, здоровья людей, собственности или ресурсов прилегающих или других государств или не причиняют им ущерба;

в) к судам Стороны, которые эксплуатируются исключительно в водах, находящихся под юрисдикцией другой Стороны, если последняя Сторона (прибрежное государство) разрешает такое исключение. Решение не выдается, если такие исключения ухудшают состояние окру-

среды, здоровья человека, имущества или ресурсов, ухудшать биологическое разнообразие или или препятствовать другим правомерным видам использования таких районов.

- 9. «Организация» – Международная морская организация (ИМО-ИМО)
- 10. «Генеральный секретарь» – Генеральный секретарь Организации.
- 11. «Осадки» – вещество, выпавшее из балластных вод внутри судна.
- 12. «Судно» – эксплуатируемое в водной среде судно любого типа, включая подводные суда, плавучие средства, плавучие платформы, плавучие установки для хранения, плавучие установки для производства, хранения и выгрузки.

Статья 2. Общие обязательства

- 1. Стороны обязуются полностью осуществлять положения настоящей Конвенции и Приложения к ней с целью. Предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов путем контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.
- 2. Приложение составляет неотъемлемую часть настоящей Конвенции. Если специально не предусмотрено иное, ссылка на настоящую Конвенцию означает одновременную ссылку на Приложение.
- 3. Ничто в настоящей Конвенции не должно истолковываться как препятствующее Стороне принимать индивидуально или совместно с другими Сторонами более строгие меры, направленные на предотвращение, сокращение или ликвидацию переноса вредных водных и патогенных организмов путем контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими, в соответствии с международным правом.
- 4. Стороны стремятся сотрудничать в целях эффективного осуществления, соблюдения и обеспечения выполнения настоящей Конвенции.
- 5. Стороны обязуются поощрять постоянное совершенствование управления балластными водами и стандартов для предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов путем контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.
- 6. Стороны, предпринимая действия в соответствии с настоящей Конвенцией, стремятся не ухудшать окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы свои или других государств, или не причинять им ущерба.
- 7. Сторонам следует обеспечивать, чтобы методы управления балластными водами, используемые для соблюдения настоящей Конвенции, не причиняли вреда в степени, большей, чем вред, который они предотвращают в отношении окружающей среды, здоровья человека, имущества или ресурсов- своих или других государств.
- 8. Стороны поощряют суда, которые имеют право плавать под их флагами и к которым применяется настоящая Конвенция, избегать, настолько это практически возможно, приема балластных вод с потенциально вредными водными и патогенными организмами, а также осадков, ко-



Желая продолжить разработку более безопасных и эффективных вариантов управления балластными водами, которые приведут к постоянному предотвращению, сведению к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов,

Полные решимости предотвратить, свести к минимуму и окончательно устранить опасность для окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов, связанную с переносом вредных водных и патогенных организмов, путем контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими, а также избежать нежелательного побочного воздействия этого контроля и поощрять разработки в соответствующих областях науки и технологии,

Считая, что наилучшим образом эти цели могут быть достигнуты путем заключения Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими,

Согласились о нижеследующем:

Статья 1. Определения для целей настоящей Конвенции:

1. «Администрация» – правительство государства, по уполномочию которого эксплуатируется судно. В отношении судна, имеющего право плавать под флагом какого-либо государства, Администрацией является правительство этого государства. В отношении плавучих платформ, занятых разведкой и разработкой поверхности и недр примыкающего к берегу морского дна, над которыми прибрежное государство осуществляет суверенные права в целях разведки и разработки их природных ресурсов, включая плавучие установки для хранения, производства и выгрузки, Администрацией является правительство соответствующего прибрежного государства.
2. «Балластные воды» – воды со взвешенным в ней веществом, принятым на борт судна для контроля дифферента, крена, осадки, устойчивости или напряжений судна.
3. «Управление балластными водами» – механические, физические, химические и биологические процессы, по отдельности или в сочетании, для удаления, обезвреживания вредных водных и патогенных организмов в балластных водах и осадках или для предотвращения их приема или сброса.
4. «Свидетельство» – Международное свидетельство об управлении балластными водами.
5. «Комитет» – Комитет по защите морской среды Организации.
6. «Конвенция» – Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими».
7. «Валовая вместимость» (GRT) – валовая вместимость, рассчитанная в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. или любой заменяющей ее конвенции.
8. «Вредные водные и патогенные организмы» – водные или патогенные организмы, которые будучи внесены в море, включая эстуарии, или в пресноводные водотоки, могут создавать опасность для окружающей

жающей среды, здоровья людей, собственности или ресурсов прилегающих или других государств или причиняют им ущерб. Любая Сторона, не предоставляющая такого разрешения, уведомляет Администрацию соответствующего судна о том, что настоящая Конвенция применяется к этому судну;

г) за исключением судов, которым не предоставлены исключения в соответствии с подпунктом в), к судам, которые эксплуатируются исключительно в водах, находящихся под юрисдикцией одной Стороны, и в открытом море, при условии, что такие исключения не ухудшают состояния окружающей среды, здоровья людей, собственности или ресурсов прилегающих или других государств или не причиняют им ущерба; и

д) к военным кораблям, вспомогательным или другим судам, принадлежащим Стороне или эксплуатируемым ею и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей Конвенцией.

Рекомендация

Требования Конвенции должны распространяться на все суда Украины, определение которым дано в статье 15 КТМУ, совершающие рейсы в порты иностранных государств и использующие для обеспечения своей безопасности ВБ.

Для применения на национальном и региональном уровнях предлагается также рассмотреть требования к военным и другим приравненным к ним кораблям и судам (пограничным, МВД и пр.). Несмотря на то, что действие Конвенции не распространяется на такие суда, меры для достижения целей Конвенции не смогут быть эффективными, если Украина как государство флага не примет самостоятельного решения о распространении конвенционных требований на такие плавсредства путем их ввода в национальное законодательство. ВБ, сброшенный, к примеру, с военного транспорта, может свести все усилия системы контроля ВБ, охватывающей только гражданские суда, «на нет».

Исключения могут быть предоставлены:

- а) судам прибрежного плавания, осуществляющим перевозки в пределах вод, находящихся под юрисдикцией Украины (яхтам, спортивным лодкам, прогулочным судам, судам буксирного и технического флота и др.);
- б) рыболовным судам, осуществляющим лов рыбы в пределах Черноморско-Азовского бассейна;
- в) плавучим докам, стоящим на мертвом якоре;
- г) плавучим платформам для разведки и разработки ресурсов морского дна на период их эксплуатации в водах Украины.

Выдача разрешений на освобождение от требований Конвенции судам, осуществляющим регулярные перевозки между двумя конкретными



портами или местами (с установленным сроком действия) осуществляется Минтранс Украины по установленной для других случаев изъятий процедуре. Однако для такого изъятия необходимо дополнительно к техническому заключению классификационного общества представить экологическое обоснование, согласованное с органами санитарного и экологического надзора (по территориальной принадлежности). В основу такого обоснования для каждого конкретного случая ложится оценка риска переноса ОВПО, которая осуществляется информационно-аналитическим центром морских вселений, связанных с судоходством (Минтранс и НАНУ).

7.2 Стандарт (статья 4 Конвенции, правила В-1, В-2 Правил)

На каждом судне имеется и выполняется план управления водяным балластом, одобренный Администрацией. План управления является конкретным для каждого судна.

На каждом судне имеется журнал регистрации операций с водяным балластом (далее – Журнал), который может быть представлен в виде системы электронной регистрации. Журнал содержит, по меньшей мере, информацию, указанную в добавлении II Правил (типовая форма Журнала).

Рекомендация

Во исполнение этих требований Конвенции (а до ее вступления в силу – во исполнение требований Руководства) приказом Минтранса Украины вводится требование об обязательности наличия на судах Украины, на которые распространяются положения Конвенции, судового плана управления ВБ и Журнала регистрации операций с ВБ. Для реализации этого требования судоходным компаниям предоставляется срок 12 месяцев.

Надзор за выполнением этих требований на судах Украины поручается классификационным обществам (технический надзор), ГФИ и ИГПН (в соответствии с установленным порядком осуществления надзора). Укморречфлоту поручается разработка типового плана управления ВБ на украинских судах и разработка Правил регистрации операций с ВБ.

7.3 Стандарт (правило В-3 Правил)

1) Суда, построенные до 2009 года,

а) с объемом водяного балласта от 1500 до 5000 кубических метров осуществляют управление водяным балластом, которое отвечает стандарту, описанному в правиле D-1 или правиле D-2, или превышает его, до 2014 года, после чего оно отвечает стандарту, описанному в правиле D-2, или превышает его;

б) с объемом водяного балласта менее 1500 и более 5000 кубических метров осуществляют управление водяным балластом, которое отвечает стандарту, описанному в правиле D-1 или правиле D-2, или превышает его, до 2016 года, после чего оно отвечает стандарту, описанному в правиле D-2, или превышает его.

2) Суда, к которым применяется пункт 1, должны отвечать пункту 1 не позднее даты первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для подтверждения свидетельства, в зависимо-

3. СОДЕРЖАНИЕ КОНВЕНЦИИ «УВБ» И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Стороны конвенции Согласно пункта 1 статьи Конвенции ООН по морскому праву (ЮНКЛОС) 1982 г., который предусматривает, что «государства принимают все меры, необходимые для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в результате такого использования технологии под их юрисдикцией или контролем либо такого преднамеренного или случайного введения видов организмов, чуждых или новых для какой-либо конкретной части морской среды, которые могут вызвать в ней значительные и вредные изменения»,

Отмечая цели Конвенции о биологическом разнообразии (КРБ) 1992 г. и тот факт, что перенос и введение вредных водных и патогенных организмов из судовых балластных вод угрожают сохранению и устойчивому использованию биологического разнообразия, а так же с учетом решения IV/5 Конференции Сторон КРБ 1998 г. (КС-4) относительно сохранения и устойчивого использования морских и прибрежных экосистем и решения VI/23 Конференции Сторон КРБ 2002(КС-6) о чужеродных видах, которые угрожают экосистемам, местам обитания или видам, включая руководящие принципы относительно инвазивных видов, а так же, что Конференция ООН по окружающей среде и развитию (ЮНСЕД) 1992 г. предложила Международной морской организации (ИМО) рассмотреть вопрос о принятии надлежащих правил сброса балластных вод,

Учитывая принцип принятия мер предосторожности, изложенный в Принципе 15 Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию и упомянутый в резолюции МЕРС.67(37), принятой Комитетом по защите морской среды Организации 15 сентября 1995 г., а так же что Всемирный саммит по устойчивому развитию 2002 г. в пункте 34 b) своего Плана выполнения решений призывает к действиям на всех уровнях с целью ускорить разработку мер по решению проблемы инвазии чужеродных организмов, внедряющихся в балластную воду,

Сознавая, что неконтролируемый сброс с судов балластных вод и осадков приводит к переносу вредных водных и патогенных организмов, причиняя вред или ущерб окружающей среде, здоровью человека, имуществу и ресурсам,

Признавая важность, которую Организация придает вопросу путем принятия резолюции Ассамблеи-А.774(18) в 1993 г. и А.868(20) в 1997 г. для решения проблемы переноса вредных водных и патогенных организмов и что некоторые государства предпринимают односторонние действия с целью предотвращения, сведения к минимуму и окончательного устранения опасности введения вредных водных и патогенных организмов с судов, заходящих в их порты, а также, что этот вопрос, будучи всемирной проблемой, требует действий, основанных на глобально применимых правилах вместе с руководством по их эффективному осуществлению и единообразному толкованию.



Можно предположить, что все указанные субъекты процесса сумеют выполнить большую часть предписанных распоряжением мероприятий за 1-2 года. Этого срока вполне достаточно, чтобы надлежащим образом реально подготовиться к участию судов Украины в международном режиме.

13.7 Вполне вероятно и то, что в этот же период времени будет согласована и создана береговая система контроля ВБ и национальная система постоянного наблюдения за выполнением положений Конвенции и соответствием объектов установленным стандартам, а также система наложения санкций за их нарушения.

Последовательная реализация мер позволит не только опробовать их эффективность без чрезмерной спешки, но в ряде случаев и ввести необходимую коррекцию.

В целом в результате применения именно такого подхода будет обеспечено плавное и последовательное приближение всех участников торгового мореплавания к достижению их полного соответствия требованиям Конвенции к дате юридического оформления участия в ней Украины.

сти от того, какая из них наступит первой, после ежегодной даты поставки судна в году, соответствующем стандарту, применимому к судну.

3) *Суда, построенные в 2009 году или после этой даты, с объемом водяного балласта менее 5000 кубических метров осуществляют управление водяным балластом, которое отвечает стандарту, описанному в правиле D-2, или превышает его.*

4) *Суда, построенные в 2009 году или после этой даты, но до 2012 года, с объемом водяного балласта 5000 кубических метров или более осуществляют управление водяным балластом в соответствии с пунктом 1.2.*

5) *Суда, построенные в 2012 году или после этой даты, с объемом водяного балласта 5000 кубических метров или более осуществляют управление водяным балластом, которое отвечает стандарту, описанному в правиле D-2, или превышает его.*

Рекомендация

Приказом Минтранса Украины разрабатываются и вводятся в национальное законодательство *Правила управления ВБ на судах Украины*, в которых отражаются все конвенционные требования относительно порядка и мест осуществления балластных операций, изложенные в Правиле В-3 приложения к Конвенции. В Правилах отражаются также обстоятельства, при которых проведение балластных операций может быть рискованным, и порядок действий капитана судна при невозможности осуществить замену балласта.

Руководство по управлению ВБ на прогулочных яхтах, разработанное ИМО, должно быть адаптировано к законодательству Украины и введено в действие приказом Минтранса Украины.

Надзор за выполнением эксплуатационных требований при замене ВБ, а также за эффективностью проведения балластных операций, должен быть возложен на ГФИ и ИГПН.

7.4 Стандарт (правило В-5 Правил)

1) *В соответствии с положениями судового плана управления водяным балластом на всех судах извлекаются и удаляются осадки из отсеков, предназначенных для перевозки водяного балласта.*

2) *Новые суда проектируются и строятся с учетом необходимости сведения к минимуму приема и нежелательного захвата осадков, облегчения удаления осадков и обеспечения безопасного доступа с целью удаления осадков и отбора их проб на основе руководства, которое должно быть разработано ИМО. Суда, указанные в пункте 1 Правила В-3, должны соответствовать этому пункту настолько, насколько это практически возможно.*

Рекомендация

1) Разрабатывается Укрморречфлотом и вводится в действие приказом Минтранса Украины *Инструкция по удалению осадков из балластных танков*, в которой излагаются конвенционные требования, порядок удале-



ния осадков из балластных танков, технические приемы очистки танков и удаления осадков, а также правила техники безопасности при проведении очистных операций и операций по удалению осадков.

Поручения об осуществлении надзора за выполнением конвенционных требований и инструкции направляются Минтрансом в адрес классификационных обществ, ГФИ и ГФРИ. Обе Инспекции включают балластные танки в перечень объектов проверок судов флага.

В процессе эксплуатации судна инспекторские проверки ограничиваются анализом записей в судовых документах об удалении из балластных танков осадков, а также справок, подтверждающих факт очистки танков силами береговых предприятий.

2) Разрабатываются Укрморречфлотом и вводятся в действие приказом Минтранса Украины *Технические требования к конструкции балластных танков и балластных систем на судах Украины*, в которых устанавливаются конвенционные требования к конструкции судна, его балластных танков и оборудования в зависимости от сроков его поставки (возраста) и общего объема балластных танков.

В том случае, если такие требования будут приняты в рамках ИМО, содержащий их документ может быть введен в действие приказом Минтранса Украины независимо от того, вступила в силу Конвенция или нет.

Об установленных требованиях извещаются классификационные общества, которым поручается технический надзор за их выполнением при проектировании и строительстве новых украинских судов и модернизации существующих судов.

7.5 Стандарт (статья 7 Конвенции, раздел E Правил)

Сторона обеспечивает, чтобы суда, плавающие под ее флагом или эксплуатирующиеся по ее уполномочию, которые должны быть освидетельствованы и которым должны выдаваться свидетельства, освидетельствовались и получали свидетельства в соответствии с Правилами, изложенными в приложении.

Рекомендация

В адрес всех классификационных обществ, осуществляющих конвенционный надзор за украинскими судами, Минтрансом направляются письменные поручения относительно проведения установленных стандартами Конвенции освидетельствований и выдачи Международных свидетельств об управлении водяным балластом.

7.6 Стандарт (статья 8 Конвенции)

Любое нарушение требований настоящей Конвенции запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству флага вовлеченного в нарушение судна, независимо от того, где совершено такое нарушение. Если Администрация получит информацию о таком нарушении, она расследует данный вопрос и может обратиться с просьбой к сообщившей Стороне предоставить дополнительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедится в

ЗАВЕРШЕНИЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ПРОЦЕДУР. Тот факт, что при таком подходе реализовывать все мероприятия, вытекающие из документа, ставшего частью национального законодательства, намного легче: обоснованием является сам текст Конвенции, сомнений не вызывает. В то же время, при таком подходе всегда имеется опасность того, что из-за межведомственных или внутриведомственных причин выполнение всех мероприятий или части их окажется под угрозой. Тем самым окажется под угрозой выполнение обязательств Украины как государства флага, государства порта и прибрежного государства. Особенно важно то, что соответствие украинских судов конвенционным требованиям будет оцениваться не только национальной системой надзора, но также и международной. И если по каким-либо причинам украинское судно как судно стороны Конвенции не будет отвечать установленным требованиям, - такому судну грозят неприятности.

По такой простой причине представляется целесообразным начать реализацию части мероприятий, направленных на достижение соответствия украинских судов требованиям Конвенции, *ДО ЗАВЕРШЕНИЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ПРОЦЕДУР*. Любой нормативный документ, касающийся функционирования системы управления ВБ на украинском судне, может быть разработан, утвержден Министром транспорта и введен в действие его распоряжением в любое время. Судовладельцам и администрации флага может быть предоставлен льготный период, достаточный для того, чтобы:

- в средствах массовой информации была развернута широкая разъяснительная кампания, акцентирующая внимание всех участников торгового мореплавания на нормах и правилах новой для них Конвенции;
- Укрморречфлот разработал и подал на утверждение Министру транспорта проекты нормативных документов, регламентирующих работу систем управления ВБ на украинских судах;
- судовладельцы обеспечили свои суда планами управления ВБ и журналами регистрации операций с ВБ установленной формы, подготовили экипажи судов к выполнению балластных операций в соответствии с планами, обратили внимание на состояние балластных танков и приняли меры к их регулярной очистке;
- ГФИ и ИГПН подготовились к осуществлению надзора над выполнением судами стандартов Конвенции в рамках мероприятий, предусмотренных Международным свидетельством об управлении ВБ, осуществили подготовку инспекторов на соответствующих семинарах;
- классификационные общества разработали процедуры надзора над соответствием судов требованиям Конвенции, подготовили бланки документов, выдаваемых судну, установленной формы, в частности, бланки Международных свидетельств об управлении ВБ;
- морские учебные заведения и центры подготовки плавсостава внесли в свои учебные программы тематику Конвенции и вопросы управления ВБ на судне;
- Минтранс подготовил весь комплект документов, необходимых для осуществления процедуры присоединения Украины к Конвенции.



13.2 В соответствии с национальным законодательством, для Украины возможны только второй и третий варианты. Причем, подписание с последующей ратификацией и присоединение по объему подготовительных мероприятий, нормотворческой, организационной и другой работы органов исполнительной власти и предприятий морского транспорта практически не отличаются.

Разработка необходимых нормативных актов должна осуществляться на основании текста Конвенции, изложенного в Заключительном акте Дипломатической конференции УВБ. Его редакционная обработка и перевод осуществлены к июню 2004 г. То есть, подготовительный процесс может начаться не ранее этой даты. Определенное время будет затрачено на согласование и создание организационных основ для функционирования систем управления ВБ на судах, системы контроля судов в портах, системы мониторинга ВБ в портах, а главное, системы подготовки персонала, участвующего в тех или иных конвенционных мероприятиях.

13.3 Учитывая, что присоединение к Конвенции связано со значительными изменениями актов национального законодательства, можно признать целесообразным вариант разработки и предварительного согласования *Концепции имплементации Конвенции в Украине* в соответствии с требованиями *Временного регламента Кабинета Министров Украины*, принятого постановлением от 09.08.2000 г. № 915.

Такая концепция может быть разработана на базе настоящей Концепции после широкого ее обсуждения со всеми заинтересованными научными учреждениями, центральными и местными органами власти, представителями предприятий и организаций морского транспорта.

13.4 Оба варианта присоединения (с предварительной разработкой концепции или без нее) предполагают наличие официального текста Конвенции на украинском языке. Такой текст должен быть подготовлен МИД при участии Минтранса и может быть основан как на англоязычном, так и на русскоязычном первоисточнике.

13.5 После принятия Верховной Радой закона о ратификации Конвенции (присоединении к ней), Кабмином утверждается программа мероприятий по имплементации Конвенции, скоординированная с программами повышения уровня безопасности на море (на морском транспорте и в рыбной промышленности), программами природоохранных мероприятий, отраслевыми программами разработки и ввода в действие нормативно-правовых документов и др. Таким образом, начиная с января года, следующего за годом принятия закона, мероприятия по имплементации Конвенции получают необходимую организационно-правовую и финансовую поддержку.

13.6 Изложенный выше порядок реализации процедур, направленных на имплементацию положений Конвенции и ее инструментов, является классическим.

В соответствии с этим порядком все организационные и материально-технические мероприятия реализуются **ТОЛЬКО ПОСЛЕ**

наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования как можно скорее в соответствии со своим законодательством. Администрация без промедления информирует о принятых мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также ИМО. Если Администрация не приняла никаких мер в течение одного года после получения информации, она информирует об этом Сторону, которая сообщила о предполагаемом нарушении.

Рекомендация

Настоящий стандарт является универсальным и устанавливается практически всеми конвенциями ИМО. Порядок его выполнения в достаточной степени отражен в национальном законодательстве, а накладываемые при нарушениях конвенций санкции – в Кодексе Украины об административных правонарушениях и Уголовном кодексе Украины.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву, 1982 г. (UNCLOS) внесение чужеродных водных организмов в новую для них экосистему загрязнением не является. Поэтому необходимо осуществить анализ актов национального законодательства с целью определения того, можно ли указанные вопросы решить путем внесения в эти акты соответствующих поправок или необходимо разработать и ввести в действие отдельный законодательный акт.

8. Выполнение требований Конвенции о контроле судового водяного балласта в портах Украины

8.1 Стандарт (статья 4 Конвенции)

Каждая Сторона, в соответствии со своими особыми условиями и возможностями, разрабатывает национальные политику, стратегии или программы управления водяным балластом в своих портах и водах, находящихся под ее юрисдикцией, которые соответствуют целям Конвенции и способствуют их достижению.

Рекомендация

Стратегическим документом, устанавливающим общие принципы осуществления конвенции в Украине, может рассматриваться документ, который предполагается разработать на основании результатов рассмотрения настоящей Концепции («Концепция», «Стратегия», «Основные принципы» имплементации Конвенции в Украине). В связи с тем, что Конвенция и, следовательно, будущая Концепция, входит в компетенцию нескольких ЦОИВ, а также связана с выполнением требований других международных документов, таких, как, например, Конвенция о сохранении биологического разнообразия, такая Концепция должна быть принята Кабинетом Министров Украины.

8.2 Стандарт (статья 5 Конвенции, правило В-5 Правил)

1) Каждая Сторона обязуется как можно скорее обеспечить, чтобы в портах и на терминалах, где проводится работа по очистке



танков водяного балласта или ремонту танков, имелись достаточные приемные сооружения для приема осадков в соответствии с руководством, разработанным ИМО. Такие приемные сооружения должны эксплуатироваться, не вызывая необоснованных задержек судов, и должны обеспечивать безопасное удаление осадков таким образом, чтобы не причинить ущерба окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам.

2) Каждая Сторона уведомляет Организацию для передачи другим заинтересованным Сторонам обо всех случаях, в которых предполагается, что сооружения, предусмотренные в пункте 1, являются недостаточными.

Рекомендация

8.2.1 Учитывая то обстоятельство, что осадки, извлеченные из балластных танков или сброшенные в прибрежные воды, несут в себе значительную угрозу для экосистемы, государству порта следует обеспечить их безопасное удаление на берег.

Поэтому в нормативный акт, регламентирующий применение мер контроля ВБ в портах и на верфях Украины, необходимо внести такие положения:

1) Сброс или удаление осадков из балластных танков в территориальном море и внутренних морских водах Украины запрещены.

2) Сброс осадков ВБ допускается осуществлять в выделенные приемные сооружения.

3) Сброс осадков ВБ в иные, чем одобренные, сооружения, является нарушением, санкции за которое налагаются в соответствии с национальным законодательством.

4) Методы удаления ВБ и осадков на территории порта или судоремонтной верфи должны быть одобрены в установленном порядке.

Такие же положения могут регламентировать удаление отходов судовых противообрастающих систем при очистке судовой конструкции, отходов, содержащих хлорорганические соединения, или быть разработаны таким образом, чтобы охватить все три проблемы одновременно и единообразно.

Решение вопроса о создании в портах и на верфях Украины сети приемных сооружений для ВБ зависит от многих факторов. Главным из них является необходимость оснащения такого сооружения современной установкой для обезвреживания ВБ. В настоящее время в мировой практике таких установок нет. Поэтому такие сооружения в настоящее время не могут быть достаточно эффективными. В то же время является общепризнанным тот факт, что наличие в порту и на верфи береговой системы обработки ВБ освобождает его от многих проблем. Поэтому создание таких портовых комплексов в принципе и в ближайшей перспективе может рассматриваться в качестве приоритетного задания государственной политики. В ближайшие годы станут наиболее привлекательными именно такие порты и верфи, в которых система приема и обезвреживания ВБ будет наиболее эффективной, экономичной и доступной для судовладельцев.

12.6.2 Инструкция о типовом одобрении портовых систем обработки ВБ.

В документе должна быть установлена методика одобрения не только тех систем, которые спроектированы и изготовлены в Украине, но и иностранного производства.

12.6.3 В том случае, если Правилами (п.12.6.1) в Украине будет установлена выборочная система контроля судового балласта, основанная на оценке риска, потребуется разработка и ввод в действие *Инструкции по проведению оценки риска переноса ОВОП для портов Украины* (в перспективе – региона).

12.7 Новые нормативные документы должны разрабатываться с учетом нижеследующих принципов:

- общее количество новых документов должно быть минимальным;
- государствами, расположенными на побережье замкнутого водного бассейна (Черного и Азовского морей), проблема опасных водных и патогенных организмов не может быть разрешена без совместных усилий всех государств региона; поэтому документы должны быть удобны для адаптации и ввода в действие либо в виде актов национального законодательства, либо в виде региональных соглашений;
- документы должны основываться на разработках ИМО, а также должны учитывать положительную практику применения аналогичных документов в развитых странах и в других регионах мира;
- документы, а также карантинные и экологические нормативы, должны в максимальной степени учитывать необходимость распространения их действия на некоммерческие суда (военные, пограничные, спортивные и пр.).

13 Принятие Конвенции Украиной

13.1 Конвенцией установлен нижеследующий порядок:

«Статья 17. Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания любым государством в штаб-квартире Организации с 01.06.2004 по 31.05.2005 года и после этого остается открытой для присоединения любого государства.

2. Государства могут стать Стороной настоящей Конвенции путем:

а) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или

б) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием, утверждением; или

с) присоединения.

3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.»



результат совместных усилий Минтранса, Минэкологии, Минздрава и Минагрополитики под общим руководством Минтранса. Согласно классификации национального законодательства такой мониторинг может считаться *специальным*, и поэтому потребует разработки специальных нормативных документов, регламентирующих порядок регистрации сведений о балластных операциях, представляемых судами, заходящими в воды Украины, их обобщения, хранения и учета. К документам такой системы должны быть отнесены *Положение о национальном информационном центре системы, типовая инструкция о регистрации балластных операций в порту и на терминале, инструкция о передаче информации из порта в упомянутый центр и в другие центры (региональный, всемирный)*. Результаты анализа отобранных проб ВБ должны также представляться с целью их объединения с теми сведениями о ВБ, которые представлены портом (терминалом) относительно судна, где такие пробы отбирались. Для гармонизации и обобщения указанных сведений должны быть разработаны и введены в действие согласованные *типовые формы* представления этой информации. Организационно-правовые документы системы мониторинга ВБ судов, заходящих в порты Украины, во избежание ведомственных толкований должны утверждаться либо Минтрансом, либо Кабинетом Министров.

12.6 В качестве инструментов отдельных положений Конвенции и национального законодательства представляется целесообразным разработка и ввод в действие нижеследующих нормативных актов.

12.6.1 *Правила контроля ВБ в портах Украины*, которые могут быть разработаны либо в виде раздела *Национальных правил предотвращения загрязнения морских вод Украины от биологического загрязнения*, либо в виде отдельного нормативного акта.

В правилах должны быть установлены конкретные требования к сбросу ВБ с судна, прибывающего в порт Украины. Эти требования должны касаться только ВБ, заявленного капитаном для получения права на его сброс в акваторию порта.

В правилах должны быть изложены не только требования, но и разъяснения о том, как судам, прибывающим в порт, следует поступать в том случае, если по тем или иным причинам они не смогли осуществить балластные операции.

Правила целесообразно дополнить следующими приложениями:

- Инструкция по отбору, доставке и сохранению проб ВБ;
- Инструкция по проведению лабораторного анализа отобранных проб ВБ;
- Инструкция о порядке выдачи разрешения на сброс ВБ в портах (основанная на результатах оценки риска);
- Инструкция о выдаче капитанам судов сведений о составе морской воды в местах приема ВБ;
- Перечень и координаты морских районов территориального моря и внутренних вод Украины, предназначенных для стоянки судов в целях замены ВБ;
- типовые формы предписанных правилами справок.

Кроме того, необходимость выполнения этого стандарта будет прямо зависеть от того, какие требования к судам, прибывающим в порты Украины, будут установлены национальным законодательством.

Ввод в действие обязательных норм должен стимулировать порты и верфи к разработке технологических систем удаления и обезвреживания осадков балластных танков. В связи с необходимостью проведения освидетельствований состояния балластных танков в период докования проблема создания таких систем особенно остро станет перед верфями.

В то же время представляется, что вопрос об обеспечении портов приемными сооружениями является вторичным и не требует срочных решений, по крайней мере, до тех пор, пока не будут найдены адекватные технологические системы обработки ВБ.

Независимо от того, когда проблема обработки ВБ в портах станет актуальной, вопрос о создании и функционировании в портах и на судоремонтных заводах Украины системы сбора и обезвреживания осадков ВБ актуален уже сейчас, и поэтому должен быть включен в ближайшие отраслевые планы НТР и в программу мер по имплементации Конвенции.

8.2.2 Порядок уведомления ИМО о состоянии сети приемных сооружений рекомендуется установить аналогично порядку, изложенному в п. 6.1.1.

8.3 *Стандарт (правило В-4 Конвенции)*

1) *Суда, осуществляющие замену водяного балласта в соответствии со стандартами, указанными в Правиле D-1:*

а) *по возможности проводят такую замену водяного балласта на расстоянии, по меньшей мере, 200 морских миль от ближайшего берега и на глубине, по меньшей мере, 200 метров, принимая во внимание руководство, разработанное ИМО;*

б) *за исключением мер, изложенных в пункте 2, в случаях, когда судно не может производить замену водяного балласта в соответствии с пунктом 1.1 настоящего Правила, такая замена водяного балласта производится с учетом руководства, упомянутого в пункте 1.1, и настолько далеко от ближайшего берега, насколько это возможно, и во всех случаях на расстоянии, по меньшей мере, 50 морских миль от ближайшего берега и, по меньшей мере, на глубине 200 метров;*

2) *В морских районах, где расстояние от ближайшего берега или глубина не отвечают параметрам, указанным в пунктах 1.1 и 1.2, государство порта, после консультаций с прилежащими или иными заинтересованными государствами может назначить районы, в которых судну будет разрешено проводить замену водяного балласта с учетом Руководства, указанного в пункте 1.1.*

3) *От судна не требуется отклоняться от своего предполагаемого рейса или откладывать рейс для выполнения любого конкретного требования пункта 1.1 настоящего правила.*

4) *От судов, проводящих замену водяного балласта, не требуется выполнять соответствующие требования пунктов 1.1, 1.2 и 1.4 в том случае, если капитан обоснованно решит, что такая замена ввиду неблагоприятной погоды, конструктивных особенностей судна, отказов оборудо-*



дования или иной чрезвычайной ситуации будет угрожать безопасности или сохранности судна, его экипажа или его пассажиров.

Рекомендация

8.3.1 Представленный стандарт можно рассматривать как свод правил государства флага для судов этого флага, следующих в воды других прибрежных государств, и как правила прибрежного государства для судов, заходящих в морские воды Украины.

8.3.1.1 Требования для судов флага являются чисто эксплуатационными, и поэтому могут быть изложены в виде национального норматива в соответствующем разделе *Наставления по предотвращению загрязнения с судов* либо, что более целесообразно, в упомянутых в подразделе 7.3 *Правилах управления ВБ на судах Украины*. В правилах в качестве норматива должны быть указаны конвенционный стандарт, а также упоминание о необходимости соблюдения правил прибрежного государства при заходе судна в его воды.

8.3.1.2 Стандарт прибрежного государства может выполняться путем применения одного из двух принципов:

1) распространения национальных требований на суда всех флагов, назначений и направлений без исключения (так называемый принцип зонтика);

2) распространения национальных требований только на те суда и направления, балласт которых в соответствии с выводами оценок риска является для морской экосистемы опасным.

8.3.2 Применение первого принципа в настоящее время уже обусловлено требованиями национального законодательства, в частности, положениями статьи 67 Водного кодекса Украины (ВКУ):

«Запрещается заход в территориальное море судов, которые не провели замену изолированного балласта и не оборудованы цистернами с закрытыми фановыми системами для сбора сточных вод любого происхождения и установками для очистки обеззараживания этих вод, которые отвечают международным стандартам».

8.3.2.1 Приведенный абзац статьи ВКУ с точки зрения международного права не выдерживает никакой критики и, вне всякого сомнения, должен быть пересмотрен. Изложенные в нем положения, прежде всего, противоречат положению пункта 2 статьи 21 Конвенции ООН по морскому праву, 1982 года, стороной которой является Украина, несмотря на то, что именно в этой статье устанавливается право прибрежного государства принимать свои защитные меры:

«Статья 21. Законы и правила прибрежного государства, относящиеся к мирному проходу»

1. Прибрежное государство может принимать в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море, в отношении всех нижеследующих вопросов или некоторых из них:

б) разработать и ввести в действие *Типовую инструкцию по удалению осадков из балластных танков судов*;

в) разработать и ввести в действие национальные (региональные) версии нормативных документов, разработанных ИМО в соответствии с Резолюцией 1 Конференции УВБ.

12.5.3 В соответствии с существующей практикой, потребуется издание организационно-распорядительных документов:

- касательно технического надзора за судами (классификационные общества);

- касательно надзора государства флага (органам надзора за безопасностью судоходства);

- касательно надзора государства порта (органам надзора за безопасностью судоходства, за экологической безопасностью, санитарно-карантинного надзора).

12.5.4 Дополнения и поправки после соответствующего анализа должны быть сделаны в следующих нормативных актах:

а) законы Украины:

Закон Украины об охране окружающей природной среды; Водный кодекс Украины; Кодекс торгового мореплавания Украины; Кодекс Украины об административных правонарушениях; Закон Украины об отходах;

б) подзаконные акты, регламентирующие охрану морской среды Украины от загрязнения и контроль судов в портах Украины.

В качестве начального перечня таких документов может быть использован перечень, приведенный в юридическом обзоре *Законодательство и правовое регулирование в Украине*, подготовленном д.ю.н. А.Ф. Высоцким¹, и в приложениях к этому документу.

При внесении поправок необходимо четко разграничивать вопросы управления и контроля ВБ от контроля движения отходов, сточных, нефте-содержащих и других вод. Кроме того, необходимо избегать двойных толкований, дублирования функций различных органов, противоречий с международными нормами, обязательными для Украины.

12.5.5 В соответствии с *Положением о государственном мониторинге окружающей природной среды*, утвержденным постановлением Кабинета Министров Украины от 23.09.1993 № 785, с *Порядком осуществления государственного мониторинга вод*, утвержденным постановлением Кабинета Министров Украины от 20.07.96 № 815 мониторинг на водных объектах, а также разработка и ввод в действие соответствующих нормативов, должны осуществляться силами и средствами Минэкологии и Минздрава под общим руководством Минэкологии.

Система мониторинга ВБ как конкретного объекта постоянного наблюдения в соответствии с *Государственной программой усовершенствования функционирования государственной системы обеспечения безопасности судоходства на 2002-2006 годы*, утвержденной постановлением Кабинета Министров Украины от 28.01.2002 №96, должна создаваться как

¹ GloBallast Legislative Review, 2002



12.4 В соответствии с разработанными в рамках Программы Глобалласт правовыми рекомендациями (*McConnell. 2002. GloBallast Legislative Review – Final Report. GloBallast Monograph Series №1. IMO London*), национальные требования о контроле ВБ судов, заходящих в порты Украины, целесообразно изложить либо в природоохранном, либо в карантинном законодательстве, либо в национальных правилах предотвращения загрязнения морских вод Украины от биологического загрязнения.

Регулирование вопроса управления и контроля ВБ *Правилами охраны внутренних вод и территориального моря Украины от загрязнения и засорения* (утвержденными постановлением Кабинета Министров Украины от 19.02.96 №269, измененным постановлением Кабинета Министров Украины от 29.03.2002 №431) не представляется возможным, так как внесение водных организмов с ВБ не является ни загрязнением, ни засорением; соответствующие комментарии были представлены Конференции УВБ документом Организации Объединенных Наций (BWM/CONF/9: *Comments on the draft Convention (as contained in BWM/CONF/2), submitted by the United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UN-DOALOS)*).

Принятые постановлением Кабинета Министров Украины от 24.04.2002 №696 *Правила санитарной охраны территории Украины* по аналогии с такими же актами законодательства других стран могут быть названы *карантинными правилами*. Однако, поскольку эти правила направлены на предотвращение заноса на территорию Украины возбудителей инфекционных заболеваний, они не могут охватить всей проблемы управления ВБ.

Поэтому наиболее целесообразным является разработка и принятие отдельных, специальных правил, регулирующих проблему.

12.5 С целью эффективного решения проблемы управления и контроля ВБ необходимо усовершенствовать действующие или разработать и принять новые акты национального законодательства, регламентирующие:

- 1) управление ВБ на борту судна;
- 2) организацию управления и контроля ВБ в портах;
- 3) мониторинг морской среды в районах сброса ВБ;
- 4) управление ВБ на региональном уровне.

12.5.1 С целью обеспечения единообразного подхода к применению действующих правовых норм, касающихся приема, обработки и сброса ВБ, необходимо разработать и ввести в законодательство определения терминов:

- а) водяной балласт;
- б) осадки ВБ;
- в) опасные водные и патогенные организмы в ВБ;
- г) управление ВБ.

12.5.2 Для правового обеспечения управления ВБ на борту украинских судов необходимо:

- а) дополнить действующее Наставление по предотвращению загрязнения с судов новым разделом «*Правила предотвращения переноса водных организмов в судовом ВБ*», включив в него в качестве подразделов руководящие указания относительно применения методов замены и обработки ВБ;

(d) *сохранения живых ресурсов моря;*

(e) *предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;*

(f) *сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения;*

(h) *предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.*

2. Такие законы и правила не относятся к проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов, если только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты.

3. *Прибрежное государство должным образом публикует все такие законы и правила.*

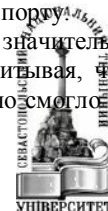
4. *Иностранные суда, осуществляя право мирного прохода через территориальное море, соблюдают все такие законы и правила и все общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море».*

Запрет на заход в территориальное море Украины судов, не замедливших изолированный балласт, также требует серьезного анализа.

Правовой режим бассейна Черного моря, фактически не имеющего экстерриториальных зон, не допускает преднамеренного загрязнения морской среды или ухудшения качества природных ресурсов (как можно трактовать сброс изолированного балласта с содержащимися в нем живыми организмами) вод, находящихся под юрисдикцией иностранных государств (территориального моря, прилегающей зоны, исключительной (морской) экономической зоны). Это означает, что в соответствии с нормами международного права, судно, следующее в порты Украины, имеет право заменить балласт либо в ИЭЗ Украины, либо в средней части Средиземного моря (если судно следует с запада), либо в Индийском океане (если судно следует с юга). Судно, следующее с юга на Черное море, в Красном и Средиземном море будет постоянно находиться в чужих водах.

Для судов, пересекающих океанские воды, возможность замены балласта зачастую бывает ограничена из-за погодных условий, состояния моря, конструкции судна, характера загрузки и т.д. Тем не менее, в таких водах судно не ограничено никаким правовым режимом и при прочих благоприятных обстоятельствах балласт может быть заменен. Что же касается судов, следующих в порты Украины из портов Средиземноморья, Ближнего Востока или стран региона Черного моря, возможности осуществления ими балластных операций ограничены пределами вод ИЭЗ Украины. Более того, немалое число судов не могут выйти за пределы установленного для них района плавания для замены балласта. Поэтому они либо должны быть освобождены от конвенционных требований, либо обеспечены приемными сооружениями в порту.

Не менее значительными являются экономические и политические последствия. Учитывая, что ширина ИЭЗ Украины достаточно мала для того, чтобы судно смогло за время следования в ее пределах осуществить



замену балласта в требуемом Конвенцией объеме, можно предположить, что ему потребуется снижение эксплуатационной скорости и даже остановка. Это означает продление общей продолжительности рейса, что, как известно, увеличивает эксплуатационные издержки судна и зачастую приводит к нарушению контрактных обязательств относительно обусловленных сроков прибытия. Такая практика, распространенная на ВСЕ суда, следующие в порты Украины, приводит к утрате привлекательности ее портов и к перераспределению грузовых потоков. В этом случае ущерб, наносимый судовладельцам и грузовладельцам, заставляет их искать альтернативные пути доставки товаров (через порты РФ, Румынии, Балтики). Причем перераспределенные грузопотоки можно отнести к навсегда утраченным.

Качество осуществления операций по замене водяного балласта может быть проконтролировано в портах захода судов или на терминалах. Однако, изложенное в статье 67 ВКУ требование касается судов, не только следующих в порты или на терминалы Украины, а в равной мере относится к судам, заходящим в территориальное море Украины, т.е. в том числе, к тем судам, которые осуществляют право мирного прохода территориальным морем Украины при следовании в порты Российской Федерации и Грузии. Такие суда не могут стать объектом инспектирования без нарушения международных норм, т.е. не могут стать объектом контроля выполнения требований упомянутой статьи 67.

Настоящие соображения приведены не только для демонстрации правовой несостоятельности статьи 67 ВКУ, но также для того, чтобы проиллюстрировать то, что требования к судам, заходящим в порты Украины, должны быть изложены иначе, с учетом не только норм международного права и экологической безопасности, но и с обязательным учетом экономической и политической целесообразности таких требований.

8.3.2.2 Применение первого принципа имеет свои преимущества и недостатки. Основным его преимуществом является сравнительная простота создания и функционирования системы контроля водяного балласта, действие которой распространяется на ВСЕ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ суда, идущие СО ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЙ. Учитывая острую необходимость облегчения процедуры получения судном права на сброс водяного балласта в акваторию порта (свободной практики), концептуально такая система может выглядеть следующим образом:

1) судно, осуществившее замену ВБ в соответствии с требованиями Конвенции и представившее ИГПН неопровержимые доказательства об этом, а также сообщение капитана о ВБ, получает свободную практику в виде разрешения на сброс, выдаваемого капитаном порта;

2) судно, осуществившее замену ВБ в соответствии с требованиями Конвенции, но не представившее неопровержимые доказательства об этом, ограничившись сообщением капитана о ВБ, подвергается контролю со стороны ИГПН, инспекторы которого анализируют записи, сделанные в Журнале регистрации балластных операций, в судовом и машинном журналах, других судовых документах, на предмет выявления недобросовестного отношения экипажа к замене ВБ. В том случае, если нарушений не

при регулировании торгового судоходства, но также в связи с необходимостью адаптации действующих актов к новым и существующим международным конвенциям в области судоходства, стороной которых является Украина.

12.2 Правовые, организационные и технические нормы, которые требуются для имплементации Конвенции, должны быть инкорпорированы в национальное законодательство тремя путями:

- путем внесения поправок в действующие нормативные акты;
- путем разработки и ввода в действие новых нормативных актов;
- путем адаптации инструментов Конвенции к законодательству и существующей практике и их последующего принятия в качестве актов национального законодательства.

12.3 Процедуры разработки и ввода в действие национальных нормативных актов, в том числе таких, которые представляют собой адаптированные международные документы, хорошо известны, а перечень этих документов будет зависеть от того, какие именно документы будут разработаны ИМО в соответствии с резолюциями Дипломатической конференции по управлению ВБ (Конференция УВБ) и последующим опытом имплементации Конвенции.

Резолюцией 1 Конференции УВБ принято решение о разработке и принятии нижеследующих документов:

- 1) руководство по удалению осадка в береговые приемные сооружения согласно статье 5 Конвенции и правилу В-5 Правил;
- 2) руководство по отбору проб ВБ согласно статье 9 Конвенции;
- 3) руководство по соответствию эквивалентных методов управления ВБ для прогулочных судов и судов, предназначенных для проведения поисково-спасательных операций, согласно правилу А-5;
- 4) руководство по одобрению судовых планов управления ВБ согласно правилу В-1;
- 5) руководство по проектированию портовых сооружений для приема ВБ согласно правилу В-3;
- 6) руководство по замене ВБ согласно правилу В-4;
- 7) руководство по применению дополнительных мер согласно правилу С-1 и проведению оценки риска согласно правилу А-4;
- 8) руководство по одобрению систем обработки ВБ согласно правилу D-3.1;
- 9) процедура одобрения активных веществ согласно правилу D-3.2;
- 10) руководство по испытаниям и оценке типовых технологий обработки ВБ согласно правилу D-4.

Согласно требованиям Резолюции 1 Конференции УВБ для облегчения процесса имплементации Конвенции указанные документы должны быть разработаны и приняты до ее вступления в силу.

Если список не будет скорректирован позднее, именно эти инструменты Конвенции нужно будет адаптировать и ввести в национальное законодательство в качестве национальных нормативных актов либо в качестве специальных разделов действующих или подлежащих разработке нормативных актов.



11) разработка и заключение устойчивых соглашений о финансовой и организационно-правовой поддержке мер по управлению и контролю ВБ судов.

В результате решения этих задач в Черноморском регионе ожидаются такие результаты:

- повышение уровня общественного внимания к проблеме управления ВБ и поддержка соответствующих мероприятий;
- наличие в странах региона устойчивого и развивающегося потенциала (сил и средств) для осуществления мер контроля и управления ВБ;
- повышение уровня стандартизации региональных подходов решения проблемы в соответствии с требованиями Конвенции;
- создание региональной базы данных, интегрированной во всемирную информационную сеть морских инвазий;
- защита коммерческого рыбоводства и воспроизводства марикультуры в прибрежных зонах и в местах, где осуществляется замена ВБ;
- повышение уровня защиты здоровья человека;
- сведение к минимуму угрозы исчезновения прибрежных биологических видов и деградации прибрежной окружающей среды;
- осознанное и эффективное участие стран региона в процессе контроля и управления ВБ на мировом уровне.

Конкретные задания для регионального сотрудничества могут быть определены и оформлены в виде долгосрочной программы регионального сотрудничества, развивающей и конкретизирующей положения принятого странами региона РПД.

2. В Украине уже в течение почти 4 лет под руководством Программы ГлоБалласт действует Национальная рабочая группа Украины по проблеме, составленная из представителей судоходства, экологии, здравоохранения, портов, местных органов власти и др. Аналогичные группы в соответствии с решениями 2-й Черноморской конференции создаются в каждой стране региона.

Учитывая, что в течение четырех лет весь комплекс задач по подготовке Украины к реализации целей Конвенции решался Национальной рабочей группой Украины под руководством Одесского демонстрационного центра Программы ГлоБалласт Минтранса Украины, будет целесообразным сохранить общее руководство реализацией задач регионального сотрудничества в области контроля ВБ за Минтрансом и входящими в сферу его управления Укрморсечфлотом с подчиненными ему организациями, предприятиями, учреждениями.

12. Приведение актов национального законодательства в соответствие Конвенции

12.1 Присоединение Украины к международному соглашению, устанавливающему новые стандарты, связано с необходимостью гармонизации с этими стандартами национального законодательства. Национальные акты, действующие в настоящее время в Украине, требуют пересмотра не только в связи с необходимостью учитывать вопросы морской биологии

выявлено, капитаном порта выдается разрешение на свободную практику. В том случае, если выявлены нарушения, заставляющие усомниться в качественном проведении балластных операций, для решения вопроса приглашается компетентная организация государственного экологического надзора. В результате анализа ситуации ее инспектор:

- организует отбор проб ВБ и их лабораторный анализ, в результате которого будет принято решение;
- направляет судно в установленный законодательством морской район для осуществления замены балласта в соответствии с требованиями Конвенции;
- предлагает сдать балласт на береговое приемное сооружение;
- выдает разрешение на свободную практику;

3) судно, не осуществившее замену балласта по причинам, указанным в Конвенции, будет подвергнуто процедуре отбора проб и лабораторного анализа с последствиями, указанными в перечислении (2) подпункта 9.3.2.2.

Объем контрольных функций СКВБ, регламентированный подобным образом, может быть признан достаточным для целей прибрежного государства и государства порта. Поэтому такая СКВБ может быть легко создана и ее функционирование нареканий вызывать не должно.

Преимуществом такой схемы контроля является также то, что контрольные функции, возложенные на органы государственного надзора разных министерств и ведомств, могут быть гармонизированы в соответствии с объемом и пределами делегированных им полномочий. В этом случае в нормативном документе, регламентирующем правила контроля судов в портах Украины (или контроля судового ВБ), должны быть четко определены функции и границы ответственности органов контроля и порядок их взаимодействия.

Недостатков у такой схемы тоже достаточно.

Основным из них является то, что мерам контроля должны подвергаться ВСЕ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ суда. Такой подход не выглядит обоснованным, т.к. целый ряд судов не имеет практической возможности осуществить достаточные меры в связи с конструктивными особенностями или в связи с маршрутом их рейса. Как отмечалось ранее, причинами, которые в соответствии с пунктом 4 Правила В-4 считаются достаточными для отказа капитана судна от намерений осуществить ЗВБ, являются угроза для безопасности или остойчивости судна и угроза для безопасности экипажа и пассажиров в связи с влиянием факторов погоды, конструкции судна, отказов оборудования или иных чрезвычайных ситуаций.

Трудно обосновать необходимость и целесообразность применения мер контроля к судам, которые эксплуатируются в водах одного Черноморского бассейна, как бы ни различались биологические условия портов погрузки и выгрузки. Естественный обмен видами между экологическими подсистемами одного бассейна, независимо от влияния судоходства, есть лишь вопрос времени. Поэтому применение любых мер контроля ВБ при плаваниях судов между портами Черного и Азовского морей представляется чрезмерным, не вызванным острой необходимостью и лишь вызы-



вающим дополнительную экономическую и техническую нагрузку на судовладельцев и их суда, работающих и без того в трудных условиях.

Такой подход (принцип зонтика) в мировой практике применяется лишь странами, расположенными на океанском побережье (США, Канадой, Австралией (частично) и др.). Значительные морские расстояния перед заходом в порт позволяют судну осуществлять балластные операции в экономичном режиме и с наличием возможности выбора наиболее благоприятных для этого условий. Прочие страны, применяющие меры контроля ВБ, чаще всего применяют избирательный подход, упомянутый в подпункте 8.3.1.2.

8.3.2.3 Второй принцип (избирательного подхода) также обладает как преимуществами, так и недостатками.

Основным преимуществом этого метода является применение мер контроля только к таким судам, ВБ которых на основании использования научной методики оценки риска может быть оценен как представляющий угрозу для принимающей экосистемы (порта, региона, бассейна). Это означает, что на основании научной оценки целый ряд судов и направлений могут быть избавлены от обременительной необходимости быть подвергнутыми мерам контроля прибрежного государства. Такие суда получают свободную практику исключительно в результате предоставления сведений о том, что судно принимало ВБ в портах или районах моря, признанных не опасными (или опасными в минимальной степени) для экосистемы принимающего порта. Такой подход является для судоходства наиболее приемлемым, так как большое количество судов, следующих в порты Украины, освобождается от большого объема дополнительных организационных и финансовых затрат. Следование в воды Украины и в ее порты становится привлекательным для судоходства.

Другим преимуществом применения такого подхода является резкое повышение уровня знаний о состоянии биологической среды морских вод Украины и Черноморского бассейна в целом. Осуществление базовых исследований морской среды портов, выполнение оценок риска и проведение биологического мониторинга дает толчок к росту потенциала научных и научно-исследовательских учреждений Минэкологии и Академии наук Украины, других стран региона.

С другой стороны, применение избирательного принципа потребует быстрого развития системы биологического мониторинга во всех портах Украины (или, если такое решение будет научно обосновано, в портах, представляющих субрегионы морской экосистемы Украины, т.е. в 3 – 5 портах). Потребуется потенциал обученных специалистов, способных в разных портах Украины (Черноморского региона):

- осуществлять базовые исследования морской среды (отбор и лабораторный анализ проб морской среды в установленных точках, обобщение результатов исследований, участие в информационно-аналитической базе);
- осуществлять сбор, систематизацию и анализ сведений о движении ВБ в базовых портах;
- выполнять весь комплекс аналитической работы, связанной с разработкой оценки риска.

ориентированной на широкое развитие региональных связей, за основную базу региональной деятельности при имплементации Конвенции можно принять результаты, достигнутые Программой в Украине.

В результате имплементации начальной фазы Программы Глобалласт в Черноморском регионе к настоящему времени:

- проведены две региональные конференции по вопросам контроля водяного балласта и управления им в Черноморском регионе;
- принят Региональный план действий (РПД);
- согласован и принят регламент Региональной рабочей группы;
- принята Программа краткосрочных мер, направленных на выполнение РПД.

Для реализации целей Конвенции, решения связанных с этим задач, стоящих перед Украиной и другими причерноморскими странами, необходимо:

- налаживание партнерства с целью эффективной имплементации Конвенции на региональном уровне;
- разработка и осуществление национальных и региональных совместных программ по предупреждению морских инвазий (вторжений);
- координация программ по управлению водяным балластом и его контролю с другими программами по управлению защитой морской среды.

Существенным условием дальнейшей финансовой поддержки регионального взаимодействия в Черноморском регионе со стороны ГЭФ и ПРООН является заинтересованность в этом украинского правительства, прежде всего, Кабинета Министров, Минтранса, Минэкологии и НАНУ.

К основным задачам, стоящим перед странами региона относятся:

- 1) создание на национальном и региональном уровнях правовых и организационных условий разрешения проблемы ВБ;
- 2) обеспечение эффективного функционирования на глобальном и региональном уровне механизмов координации и поддержки, в том числе, систем обработки и распространения информации;
- 3) осуществление региональных мер для сведения к минимуму перемещения ОВПО в ВБ судов;
- 4) проведение оценки риска для основных портов региона на базе комплексного мониторинга (базовых исследований морской среды портов);
- 5) организация поиска эффективных технологий обработки ВБ и разработки на их базе судовых и береговых систем;
- 6) контроль выполнения требований Конвенции и соответствия объектов установленным ИМО стандартам;
- 7) сохранение и развитие национального и регионального потенциала, связанного с решением проблемы ВБ;
- 8) разработка региональной стратегии совместного применения мероприятий по предотвращению вторжений ОВПО;
- 9) интеграция программ по управлению ВБ и по предотвращению вторжений ОВПО в существующие морские и прибрежные системы управления;
- 10) облегчение сотрудничества стран с различным уровнем развития на региональном уровне.



- руководители судоходных компаний и назначенные лица по безопасности;
- инспекторы контроля государством порта и государством флага (ГФИ, ГФРИ, ИГПН);
- инспекторы природоохранных инспекций;
- работники санэпиднадзора на морском транспорте;
- персонал портов, ответственный за организацию природоохранной работы;
- научные работники, осуществляющие базовые биологические исследования в портах и мониторинг состояния морской среды;
- должностные лица органов и организаций, привлеченные к выполнению функций морской администрации Украины (Минтранс, Минэкологии, Минздрав, другие ЦОИВ, подчиненные им правительственные органы).

Для вышеперечисленного персонала знание положений Конвенции и ее инструментов должно рассматриваться как повышающее его квалификацию. Минтрансу необходимо организовать в своих учебных заведениях соответствующие курсы, а также предложить готовые сегменты учебных программ учебным заведениям других ЦОИВ.

3. Учитывая то, что Конвенция в научном смысле охватывает вопросы судоходства наряду с морской биологией, для рассмотрения проблемных и смежных вопросов и выработки позитивных решений, в том числе, в области обучения и подготовки, представляется целесообразным периодическая организация межведомственных семинаров, создание совместных рабочих групп.

11. Региональное сотрудничество

Региональное сотрудничество в решении проблемы предотвращения переноса ОВОП в ВБ судов для стран Черного моря имеет особое значение. Какие бы собственные меры для защиты морской среды своих вод не предприняла любая страна Черноморского региона, без реализации аналогичных мер со стороны других стран региона все ее усилия окажутся малоэффективными.

Стандарт (статья 13 Конвенции)

Для содействия достижению целей настоящей Конвенции Стороны, имеющие общие интересы в защите морской среды, здоровья человека, собственности и ресурсов в данном географическом районе, в особенности, страны, граничащие с закрытыми и полужакрытыми морями, стремятся, принимая во внимание характерные региональные особенности, расширять региональное сотрудничество, в том числе заключение региональных соглашений, соответствующих настоящей Конвенции. Стороны стремятся сотрудничать со Сторонами региональных соглашений в разработке согласованных процедур.

Рекомендация

1. В связи с тем, что, как было замечено выше, Украина является одной из стран, участвующих в международной программе Глобалласт,

Потребуется также сеть лицензированных лабораторий, способных определять биологические виды и подвиды в соответствии с общепринятыми стандартами.

Создание такой системы потребует значительных капиталовложений, однако можно предположить, что любое проектное предложение в этой области, подготовленное надлежащим образом, будет поддержано Глобальным экологическим фондом (ГЭФ) и другими международными организациями и программами.

Принятие избирательного метода, существенно облегчающего судоходство в портах Украины, может стать стимулом в деле оказания Минтрансом соответствующей финансовой поддержки органам и организациям, участвующим в системе контроля ВБ в портах.

8.3.2.4 Взвешивая за и против применения того или иного подхода к созданию системы контроля ВБ в Украины, следует четко понимать, что в том случае, если органы экологического контроля примут решение о сохранении принципа зонтика, эколого-биологический потенциал, хорошо подготовленный, прошедший сеть международных семинаров и выполнивший огромный объем практической работы в области базовых исследований и оценки риска, в этой системе *окажется невостребованным*.

Оценка риска потеряет всякий смысл, к проведению базовых исследований в портах будет утрачена всякая мотивация, сведения о состоянии морской среды, полученные в период действия Программы Глобалласт, останутся без дальнейшего развития, по крайней мере, до тех пор, пока (или если) не будут согласованы и приняты другие принципы на региональном уровне.

8.4 Стандарт (правило C-1 Правил)

8.4.1 Если Сторона, индивидуально или совместно с другими Сторонами, определяет, что для предотвращения, сокращения или ликвидации переноса вредных водных организмов и патогенов посредством водяного балласта и осадков судов необходимо применить меры, дополнительные к тем, которые указаны в разделе В, такие Сторона или Стороны могут в соответствии с международным правом требовать, чтобы суда отвечали установленному стандарту или требованию.

8.4.2 До установления стандартов или требований согласно пункту 1 Сторона должна проконсультироваться с примыкающими и иными государствами, которые могут быть затронуты такими стандартами или требованиями.

8.4.3 Сторона или Стороны, намеревающиеся вводить дополнительные меры в соответствии с пунктом 1 настоящего правила:

- 1) принимают во внимание Руководство, разработанное ИМО;
- 2) сообщают ИМО о своем намерении ввести дополнительную (-ные) меру (меры), по меньшей мере, за 6 месяцев, за исключением чрезвычайных ситуаций и эпидемий, до планируемой даты осуществления меры (мер). Такое сообщение включает:
 - а) точные координаты района, в котором применяется (применяются) дополнительные мера (меры);



б) необходимость и обоснование применения дополнительной(-ных) мер (мер) с указанием, по возможности, общего положительного эффекта;

в) описание дополнительных мер; и

г) любые мероприятия, которые могут быть предусмотрены для облегчения соблюдения судами дополнительных мер.

3) в той степени, в какой это требуется обычным международным правом, установленным Конвенцией ООН по морскому праву, в зависимости от обстоятельств, получает одобрение ИМО.

8.4.4 При введении таких дополнительных мер Сторона или Стороны стремятся обеспечить надлежащее обслуживание, которое может включать, не ограничиваясь этим, извещение моряков о районах, действующих и альтернативных маршрутах или портах, насколько это практически возможно, с тем, чтобы снизить издержки судна.

8.4.5 Любые дополнительные меры, принятые Стороной или Сторонами, не должны снижать безопасность судна и его охрану и ни при каких обстоятельствах не должны противоречить любой другой Конвенции, которой должно соответствовать судно.

8.4.6 Сторона или Стороны, вводящие дополнительные меры, могут откладывать применение этих мер на определенный период времени или в особых обстоятельствах, какие они сочтут для этого подходящими.

Рекомендация

Учитывая, что выполнение даже конвенционных требований является в регионе Черного моря достаточно затруднительным, а также то, что введение дополнительных требований в этом регионе невозможно без разработки единого для всех стран региона нормативного документа (многостороннего соглашения), всякие действия в этом направлении в настоящее время следует рассматривать как преждевременные.

Кроме того, следует иметь в виду, что данный стандарт регламентирует выполнение не обязательных конвенционных требований, а, кроме прочего, порядок назначения определенных районов, что, по сути, является не обязанностью, а правом прибрежного государства.

Иначе говоря, следование этому стандарту есть не обязанностью Украины, а ее правом, которым можно воспользоваться в том случае, если того потребуют обстоятельства.

9. Стандарты управления водяным балластом

9.1 Наиболее широко применяемым в настоящее время методом управления водяным балластом и осадками является замена балласта в открытом море, которая, в то же время, признается мерой временной, не отвечающей в полной мере целям Конвенции.

9.1.1 Стандарт (правило D-1 Правил)

1) Суды, осуществляющие замену водяного балласта в соответствии с настоящим правилом, выполняют это с эффективностью замены

в настоящее время общепризнанным. Именно понимание того, что судовладелец, предоставивший судно для проверки того или иного решения, будет при этом нести определенные издержки, привело ИМО к решению о предоставлении такому судну льготного периода, что после вступления Конвенции в силу может сыграть для него положительную роль.

4. Таким образом, основной рекомендацией относительно выполнения стандартов управления водяным балластом как на судне, так и на берегу, является развитие системы поощрения изобретателей и научно-практических центров, работающих или намеревающихся работать в области разработки методов и устройств, обеспечивающих эффективную обработку водяного балласта. Соответствие стандартам Конвенции может обеспечить успешной разработке широкий рынок ее применения. В этой связи определяющим будет являться не какое-либо распоряжение, а широкое развитие информации о проблеме и применяемых методах ее разрешения.

10. Подготовка и сертификация персонала, участвующего в выполнении требований Конвенции

Персонал, участвующий в имплементации Конвенции, должен быть специально для этих целей подготовлен и обладать надлежащей квалификацией, подтверждаемой свидетельствами.

Стандарт (правило B-6 Правил)

Обязанности лиц командного состава и экипажа

Лица командного состава и члены экипажа, занятые в управлении водяным балластом, должны знать свои обязанности по осуществлению управления водяным балластом, конкретные для судна, на котором они служат, а также должны знать свои обязанности по выполнению судового плана управления водяным балластом.

Рекомендация

1. Стандарт относится лишь к персоналу судна. Поэтому его выполнение целесообразно совместить с выполнением стандартов подготовки и дипломирования моряков в рамках национальной системы. Для этой цели:

- тематика Конвенции вводится в учебные программы учебных заведений, обучающих будущих плавсостав морского и речного транспорта;
- программы подготовки, переподготовки, повышения квалификации на морском и речном транспорте осуществляются на основе модельных курсов ИМО (для плавсостава) и рекомендаций ИМО (для берегового персонала), подготовленных и опробованных в рамках осуществления Программы Глобалласт.

2. Значительное количество берегового персонала не подпадает под действие конвенционных стандартов подготовки. Тем не менее, не вызывает сомнения то, что знаниями положений Конвенции должны обладать:



- поскольку безопасность судна оценивается на основании четких конвенционных критериев, влияние УО ВБ на все аспекты безопасности судна и экипажа может быть так же легко оценена и скорректирована;

- может отвечать критериям пропускной способности, энергоемкости, безопасности, удобства в обслуживании точно в таком объеме, в каком это требуется для данного конкретного судна;

- в зависимости от конкретной цели может использоваться как при приеме балласта, так и при сбросе балласта;

- отходы фильтрации и осадки могут быть сброшены на ходу судна за борт.

К недостаткам судовой установки можно отнести:

- необходимость рассчитывать габариты установки таким образом, чтобы она вписалась в свободный объем;

- общее увеличение металлоемкости судна и водоизмещения, усложнение судовых систем;

- дополнительная нагрузка для экипажа, численность которого в современных условиях и так сведена к минимуму.

3.3 Наличие на борту судна УО ВБ связано с еще одним неудобством. Речь идет об особенностях процесса обработки ВБ в период разных судовых режимов.

3.3.1 Если применять УО ВБ при приеме ВБ в балластные танки судна, все погибшие организмы, которые, будучи жизнеспособными, находились во взвешенном состоянии в толще воды, выпадут в осадок на днище и наборах балластных танков. Таким образом, слой осадка будет расти быстрее, чем до применения установки, постоянно уплотняясь и создавая дополнительную весовую составляющую, уменьшающую грузовые возможности судна.

Для ликвидации этой дополнительной нагрузки судну потребуются либо постоянная система размывания осадков в танках и их удаления, либо более частое проведение очистки балластных танков, операции крайне затруднительной и трудоемкой.

3.3.2 Если применять УО ВБ при сбросе ВБ в открытом море на ходу судна или на ходу судна при прокачке балласта из танка в танк, то в первом случае это потеряет смысл, т.к., по сути, будет продублирована замена ВБ, а во втором случае в итоге будет получен результат, аналогичный изложенному в подпункте 1 пункта 3.3.

3.3.3 В настоящее время, пока реальных технологических решений еще не предложено, трудно просчитать все последствия применения УО ВБ в том или ином эксплуатационном режиме судна. По-видимому, ответ на поставленные вопросы можно будет получить лишь в результате анализа длительных (не менее 1 года) натурных испытаний.

3.4 Льготный режим применения стандартов Конвенции к судам, участвующим в испытаниях УО ВБ, создает хорошие предпосылки для того, чтобы судовладельцы с большим желанием предоставляли для них свои суда. Тезис о том, что для решения проблемы технологическим способом, в чем более других должны быть заинтересованы именно судовладельцы, никто из них не должен отказываться от подобных предложений, является

водяного балласта, составляющей, по меньшей мере, 95 процентов по объему.

2) Для судов, осуществляющих замену водяного балласта методом прокачки (вытеснения), прокачка трехкратного объема каждого танка водяного балласта считается равноценной стандарту, указанному в пункте 1. Прокачка менее чем трехкратного объема каждого танка водяного балласта может быть принята в том случае, если судно представит доказательства того, что заменено, по меньшей мере, 95% объема.

Рекомендация

1. Обязательное выполнение этого стандарта на украинских судах может быть обусловлено вводом его в действие в виде национального норматива. Этот норматив может быть установлен в соответствующем разделе *Наставления по предотвращению загрязнения с судов* либо (что предпочтительнее) в упомянутых в подразделе 7.3 *Правилах управления ВБ на судах Украины*.

Практическая реализация стандарта на судне сложностей не вызывает. Технологическая схема замены балласта в соответствии со стандартом должна быть представлена в *Судовом плане управления водяным балластом*. В настоящее время вызывает определенные сложности контроль выполнения стандарта со стороны ИГПН для решения вопроса о предоставлении судну свободной практики без привлечения инспектора по охране моря. Для оценки соответствия действий судна при выполнении судового плана необходимы достаточно широкие практические знания в области эксплуатации судна и его оборудования. В частности, необходима профессиональная оценка соответствия данных о балластных операциях, указанных в Журнале регистрации балластных операций и сообщении капитана о судовом балласте, данным, вытекающим из анализа времени работы вспомогательных механизмов в период проведения балластных операций, их производительности, объема израсходованного топлива и др. показателей, зарегистрированных в судовых документах.

Существенную помощь в выполнении такой оценки может оказать прибор, автоматически регистрирующий все параметры работы судовых балластных систем в период проведения балластной операции. Такие приборы в настоящее время находятся в стадии разработки и можно предположить, что до даты вступления Конвенции в силу их применение станет обычным.

2. Наиболее перспективным направлением решения проблемы предотвращения переноса ОВОП является обезвреживание ВБ путем применения технологических схем обработки ВБ в береговых или судовых установках. Для оценки качества обработки ВБ в таких установках Конвенцией предусмотрен эксплуатационный стандарт.

9.1.2 Стандарт (правила D-2, D-3 Правил)

1. Суда, применяющие обработку водяного балласта в соответствии с настоящим правилом, не должны допускать сброса более, чем 10 жизнеспособных организмов на метр кубический размером 50 микрон и



более в минимальном размерении, и менее, чем 10 жизнеспособных организмов, на мл размерами менее, чем 50 микрон в минимальном размерении, и размером 10 микрон и более в минимальном размерении; а сброс установленного набора определяющих микробов не должен превышать установленной концентрации, указанной в пункте 2.

2. Установленный набор определяющих микробов в качестве стандарта здоровья человека включают в себя:

а. токсикогенный холерный вибрион (01 и 0139) с менее, чем 1 формирующей колонии единиц (ФКЕ) на 100 мл, или менее, чем 1 ФКЕ на 1 г (влажного веса) пробы зоопланктона;

в. *Escherichia coli* с менее, чем 250 ФКЕ на 100 мл;

с. кишечные энтерококки с менее, чем 100 ФКЕ на 100 мл.

3. Системы обработки ВБ, которые используются для целей Конвенции, должны быть одобрены Администрацией в соответствии с Руководством, разработанным ИМО.

4. Системы обработки ВБ, которые используются для целей Конвенции, должны быть безопасны для судна, его оборудования и экипажа.

5. Для любого судна, которое участвует в программе испытаний и оценки перспективных технологий обработки ВБ, одобренной Администрацией, настоящий стандарт вступает в силу через 5 лет после даты, которая установлена как дата вступления в силу стандарта для данного судна.

Рекомендация

1. В настоящее время мировой научный потенциал участвует в поиске оптимального технологического решения, направленного на обезвреживание ВБ. Найденное решение позволит в значительной степени упростить применение мер по управлению ВБ, и поэтому все усилия, направленные на его поиск, независимо от затраченных средств и времени считаются оправданными.

Стандарт, установленный в пп. 1 и 2, должен применяться для оценки эффективности очистки и обезвреживания ВБ. Предполагается, что любая установка для обработки ВБ (УО ВБ) по завершении ее изготовления будет подвергнута типовым стендовым испытаниям в соответствии с Руководством, разработанным ИМО. В качестве рабочего тела перед испытаниями будет приготовлена водная среда установленного объема с установленным содержанием водных организмов, имеющих размеры, указанные в стандарте. Лабораторный анализ проб, отобранных из стока после обработки водной среды в установке должен подтвердить эффективность обработки, т.е. биологическое содержимое в стоке должно отвечать показателям установленного стандарта. При положительном результате испытаний на установку выдается свидетельство о типовом испытании, которое является своего рода гарантией того, что ВБ, обработанный в этой установке, полностью безвреден.

Органы берегового контроля учитывают такое свидетельство при принятии решения о том, выдавать ли судну свободную практику или нет. Если весь находившийся на борту балласт был надлежащим образом обра-

ботан в такой установке, и об этом имеются исчерпывающие доказательства, препятствий для выдачи свободной практики быть не должно.

Таким образом, достижение установленного стандарта полностью зависит от эффективности установок.

Следует заметить, что поиск эффективной системы обработки ВБ в рамках Программы Глобалласт осуществляется и в Украине. В результате анализа полученных предложений независимая группа научных экспертов Украины отобрала для дальнейшей разработки метод гидродинамической кавитационной и фильтрационной обработки водяного балласта. Этот метод, представленный на двух международных семинарах в Лондоне, вызвал достаточный интерес и получил одобрение на свою реализацию в виде пробной установки. Данные предварительной проверки указанного метода свидетельствуют о том, что, по всей видимости, в результате применения технологической схемы, созданной на его основе, эффективность обработки ВБ, оцененная согласно конвенционным стандартам, будет достаточной для того, чтобы впоследствии рекомендовать ее практическое применение.

2. Право на осуществление оценки эффективности систем обработки ВБ и выдачу свидетельств о типовом испытании Минтранс Украины может делегировать классификационным обществам или другим организациям, назначенным специально для этой цели и отвечающим требованиям ИМО к признанным организациям.

3. Достаточно непростым является вопрос о том, каким является оптимальное решение относительно места размещения УО ВБ: на берегу (в порту, на терминале) или на судне. И в порту и на судне такая установка должна вписываться в свободное пространство. В ряде портов и на ряде типов судов таких пространств нет. Но даже если оно есть, использование установок имеет свои ограничения.

3.1 Стационарная портовая установка имеет ряд преимуществ:

- при применении модульного принципа сборки ее пропускная способность может быть сколько угодно большой;
- технико-энергетическое и иное обеспечение может быть всегда достаточным;
- время, затраченное на обработку ВБ судна, зависит только от оптимальных характеристик судового балластного оборудования.

В тоже время такая установка имеет существенные недостатки:

- для обработки судов, стоящих у разных причалов, порт должен быть оборудован системой перекачки ВБ, оборудованной причальными приемниками (в противном случае неизбежны задержки судов, пережидających свою очередь);
- сток из установки в акваторию порта, содержащий умертвленные водные организмы в больших количествах, может стать причиной нарушения фоновой качества воды портовой акватории;

- при использовании установки потребуются создание еще одной технологической схемы утилизации отходов грубых и мелких фильтров (если таковые будут предусмотрены в системе) и осадков.

3.2 Судовая установка имеет такие преимущества:

