

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИЕМЛЕМОСТЬ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ 2004 Г. ПО УПРАВЛЕНИЮ СУДОВЫМИ БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

В.В. Соколов – Федеральное агентство по рыболовству

О.В. Куликов – ФГУП «ВНИРО»

В.М. Лукьянов – ФГУП «Гипрорыбфлот»

На Международной Дипломатической конференции (2004 г.) по управлению судовыми балластными водами (далее – Конференция) была рассмотрена и одобрена «Международная Конвенция о контроле водяного балласта и осадков судов и управлении ими» (далее – Конвенция).

Конвенция была разработана Комитетом Международной Морской Организации (ИМО) по защите морской среды (КЗМС). Она является глобальным, юридически обязательным документом, касающимся проблем вредных экологических последствий от судовых балластных вод. Цель Конвенции – предотвратить опасность для окружающей среды, здоровья человека и ресурсов, связанную с переносом вредных водных и патогенных организмов посредством контроля водяного балласта и осадков судов и управления ими. Конвенция затрагивает интересы судовладельческих компаний, научных, учебных организаций, а также широкого круга производителей в судостроительной промышленности и предусматривает особые меры по контролю и управлению судовыми балластными водами.

Дипломатическая конференция по одобрению проекта «Международной Конвенции о контроле водяного балласта и осадков судов и управлении ими» состоялась в Лондоне (Великобритания) с 9 по 13 февраля 2004 г. В Конференции приняли участие делегации 74 государств, ассоциированные члены ИМО, представители 19 международных организаций. В ее работе участвовала правительенная делегация Российской Федерации (в том числе представители Госкомрыболовства). Председателем Конференции был избран г-н Д.Т. Джозеф (Индия).

Открывая Конференцию, Генеральный секретарь ИМО г-н Э.Э. Митропулос отметил, в частности, что подготовленный проект текста Конвенции – результат длительных исследований специалистов разных стран. В то же время ряд вопросов (условия вступления Конвенции в силу; критерии обеззараживания водяного балласта; временные и организационные рамки внедрения Конвенции) еще не окончательно определены и поэтому вынесены Комитетом ИМО КЗМС для обсуждения непосредственно на Конференции.

Участникам Конференции был представлен ряд документов, содержащих предложения и замечания правительств и заинтересованных организаций (более 30 документов BWM/CONF/1-34, поступивших в ИМО в период с июля 2003 г. по февраль 2004 г.). Кроме того, на Конференции были представлены различные информационные материалы, которые принимались во внимание при обсуждении текста Конвенции.

Оживленную дискуссию на пленарных заседаниях вызвали как ранее представленные документы разных стран, так и предложения по пересмотру отдельных положений проекта Конвенции, которые высказывались устно. Все представленные ранее письменные ноты рассматривались на пленарных заседаниях, прорабатывались в рабочей, неформальной и редакционной группах, в то время как устные принимались к рассмотрению только в случае поддержки не менее чем половиной членов делегаций Конференции. Таким образом, удалось избежать повторной ревизии проекта текста Конвенции.

Из рассмотренных статей и положений проекта Конвенции можно выделить следующие:

1. Разработано условие вступления Конвенции в силу – через 12 мес. после ее ратификации не менее чем 30 странами, суммарная валовая вместимость торгового флота которых не менее 35 % от мировой.
2. Определены фиксированные даты для судов (с 2009 по 2016 г. – в зависимости от объема судовых балластных цистерн), когда на существующие суда в той или иной степени могут быть распространены требования стандарта по управлению балластной водой (правило D-2).

В перспективе степень и полнота распространения этих требований по мере создания надлежащих технологий для достижения стандарта будут уточнены после проведения ИМО обзора о практической осуществимости стандартов по управлению балластными водами и разработки соответствующего руководства (правило D-5).



Согласно предварительной оценке использование балластных цистерн на рыбопромысловых судах составляет около трети от промыслового времени их эксплуатации. Поэтому можно предположить, что, несмотря на сравнительно небольшой общий объем перевозимой балластной воды (по сравнению с транспортными судами), рыбопромысловые суда могут представлять потенциальную опасность переноса жизнеспособных организмов из одной среды обитания в другую.

3. Указаны величины удаленности от берега (по меньшей мере – 200 миль и по отдельному согласованию – 50 миль) и глубины акватории (200 м) морских районов, в которых предусматривается выполнять операции с судовыми балластными водами, а также оговорены действия в условиях, при которых соблюдение указанных параметров удаленности судна от берега и соответствия минимальной глубины неосуществимо в силу естественной гидрологии акватории (правило В-4).

4. Подтверждена валовая вместимость судов (400 рег. т и более), к которым будет применяться Конвенция (согласно «Международной Конвенции по обмеру судов» 1969 г.). Предусматривается, что суда валовой вместимостью 400 рег. т и более подлежат освидетельствованиям Администрацией (первоначальному, промежуточному, ежегодному) с выдачей Свидетельства международного образца (правила Е-1 и Е-4).

5. Уточнены стандарты по количественному и биологическому параметрам обмена и обеззараживания водяного балласта (правила D-1 и D-2). Определены временные рамки (не менее чем за три года до начала действия стандарта, указанного в правиле D-2), когда Комитету ИМО по защите морской среды следует произвести обзор, устанавливающий наличие надлежащих технологий для достижения стандарта (правило D-5). При обзорах надлежащих технологий будут учитываться такие критерии, как безопасность судна и экипажа, экологическая приемлемость, практичность (совместимость с конструкцией и эксплуатацией судна), экономичность и биологическая эффективность.

В результате обсуждений Конференция приняла документ «Международная Конвенция о контроле водяного балласта и осадков судов и управлении ими».

Конференция также приняла четыре резолюции: о будущей работе ИМО, относящейся к Конвенции; об использовании инструментов по принятию решений в части пересмотра требований, изложенных в правиле D-5; о содействии техническому сотрудничеству и пересмотре Приложения к Конвенции.

В соответствии со ст. 3 (п. 1) Конвенции, если специально не предусмотрено иное, ее требования распространяются на суда, которые имеют право плавать под флагом Стороны, и суда, не имеющие этого права, но эксплуатируемые по уполномочию Стороны. В этой же статье (п. 2) указаны случаи, при которых настоящая Конвенция может не применяться, например:

к судам Стороны, которые эксплуатируются в водах, находящихся под юрисдикцией этой Стороны, при условии, что сброс водяного балласта с таких судов не ухудшает окружающую среду;

к судам, которые не спроектированы или не построены для перевозки водяного балласта;

к военным кораблям или другим судам, принадлежащим Стороне или эксплуатируемым ею и используемым в данное время только для правительственный некоммерческой службы.

Во избежание нежелательных последствий для судов рыбопромыслового флота России в случае вступления Конвенции в силу было проведено предварительное изучение фактического состояния по использованию водяного балласта на рыбопромысловых судах. Исследования показали, что на эксплуатирующихся рыбопромысловых судах практически всех проектов имеются цистерны водяного балласта (их объем составляет в среднем до 12 % от дедвейта судов; для сравнения: на танкерах и сухогрузах такое соотношение составляет в среднем 35–40 %). Согласно предварительной оценке использование балластных цистерн на рыбопромысловых судах составляет около трети от промыслового времени их эксплуа-

тации. Поэтому можно предположить, что, несмотря на сравнительно небольшой общий объем перевозимой балластной воды (по сравнению с транспортными судами), рыбопромысловые суда могут представлять потенциальную опасность переноса жизнеспособных организмов из одной среды обитания в другую.

Экспертная оценка ситуации в рыбной отрасли России позволяет сделать следующий предварительный вывод: под требования Конвенции могут попасть 1650 судов валовой вместимостью 400 рег. т и более (соотношение количества вышеуказанных судов к общему составу рыбопромыслового флота приведено по данным на 01.03.2004).

Для подготовки судовладельческих компаний к выполнению требований Конвенции (до ее вступления в силу) Госкомрыболовством России запланированы следующие основные мероприятия:

1. Разработать «Информационный бюллетень по защите морской среды с комментариями Конвенции» (ФГУП «Гипрорыбфлот», ФГУП «ВНИРО» – I квартал 2004 г.).

2. Направить Информационный бюллетень в Госадминистрации морских рыбных портов России (ФГУП «Гипрорыбфлот» – II кв. 2004 г.).

3. Опубликовать материалы Информационного бюллетеня в отраслевых периодических изданиях для ознакомления отечественных рыбопромышленных компаний с решениями Конференции (ФГУП «Гипрорыбфлот», ФГУП «ВНИРО» – II – III кв. 2004 г.).

Предлагаемые мероприятия позволят использовать период до вступления Конвенции в силу для своевременной подготовки (информационной, практической, учебной) персонала рыбопромышленных компаний отрасли к экологической безопасности своих судов.

Внедрение предлагаемых мероприятий в перспективе позволит предотвратить потенциальные задержки рыбопромысловых судов при их освидетельствовании или штрафные санкции, а также улучшит подготовленность предприятий и организаций к выполнению международных требований по экологии и обеспечит защиту морской среды.

В заключение следует отметить, что на последующих сессиях Комитета ИМО по защите морской среды продолжится работа по методологическому обеспечению выполнения требований Конвенции. Результаты этой деятельности Комитета будут изложены в соответствующих Руководствах.

Sokolov V.V., Kulikov O.V., Lukianov V.M.

About an International Diplomatic Conference (Conference) of the International Maritime Organization (IMO) on Ballast Water Management for Ship 2004

The Conference adopted an International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Convention). The Convention was developed by Marine Environment Protection Committee (MEPC) of IMO. This International Convention is a global legally binding document concerning the problem of harmful ecological consequences caused by ships' ballast water. The objective of this Convention is to avert, minimize and eliminate the risk for environment, human health, property and resources caused by transport of harmful aquatic organisms and pathogens by controlling and managing of ships' ballast water and sediments, and to avoid undesirable side effect of this control, and encourage the development of projects in the appropriate fields of science and technology. The Convention has a bearing on the interests of ship owning companies, scientific and educational institutions, as well as a broad round of shipbuilders, and envisages the application of special ship ballast water control and management measures.