



КУДА СБРОСИТЬ БАЛЛАСТНУЮ ВОДУ?..

ОБ ИТОГАХ РАБОТЫ 49-Й СЕССИИ КОМИТЕТА ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ИМО)

В.М. Куликов – Управление мореплавания Госкомрыболовства России

В.М. Лукьянов – ФГУП «Гипрорыбфлот»

О.В. Куликов – ФГУП «ВНИРО»

49-я сессия Комитета по защите морской среды (Комитет МЕРС) Международной Морской Организации (ИМО) состоялась в Лондоне (Великобритания) с 14 по 18 июля 2003 г. В сессии приняли участие делегации 88 стран, в том числе Российской Федерации, а также представители 52 международных организаций.

В заключительном докладе было отмечено следующее. Продолжается ратификация странами Приложения 4 «Конвенции МАРПОЛ 73/78», касающегося предотвращения загрязнения морской среды сточными водами с судов (вступление его в силу ожидается не позднее 2004 г.). Началась ратификация странами «Международной Конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах» («Конвенция ПОС»), вступление которой в силу по предварительной оценке ожидается не ранее 2005 г. Шестью европейскими странами предложена к рассмотрению Комитетом МЕРС для назначения статуса особо уязвимого морского района (PSSA) обширная водная акватория от побережья Португалии до северной части Великобритании. В случае принятия ИМО положительного решения может возникнуть ситуация, которая негативно отразится на транспортировке нефти российскими танкерами (Российская Федерация сделала соответствующее заявление о необходимости проведения в ИМО юридической экспертизы о правомочности рассмотрения такой обширной по сравнению с ранее назначенными районами PSSA водной акватории). В качестве приоритетных в деятельности Комитета МЕРС в 2004 – 2005 гг. определены такие направления, как управление балластными водами, предотвращение вредного влияния противообрастающих красок, утилизация судов, предотвращение выбросов в атмосферу и сброс отходов с судов, борьба с разливами нефти, определение и защита наиболее уязвимых морских районов.

Вредные водные организмы в водяном балласте

Дискуссии о вредном влиянии водных организмов в балластной воде начались 10 лет назад, после того как Конференция ООН по окружающей среде и развитию в 1992 г. обратилась к ИМО с просьбой рассмотреть вопрос о принятии соответствующих правил по сбросу балласта с судов в целях предотвращения распространения организмов не местного происхождения. В результате в 1997 г. было принято «Руководство по контролю и управлению балластными операциями на судах в целях сведения к минимуму переноса вредных водных организмов и патогенов», оформленное как резолюция Ассамблеи ИМО А.868(20). В дальнейшем усилия Комитета МЕРС сосредоточились на разработке «Международной Конвенции по управлению судовой балластной водой и осадками» (Конвенция).

На заседаниях Рабочей группы по водяному балласту (WG) основное внимание было уделено разработке требований к районам сброса водяного балласта и биологическому аспекту обеззараживания судовой балластной воды до ее сброса. Например, в проекте Конвенции предусмотрено, что замена водяного балласта на судах должна производиться на расстоянии 200 морских миль от ближайшего берега (правило В-3). Однако пороговая величина в 200 миль будет еще уточняться, а процедура замены балласта выполняться с учетом соответствующего Руководства, которое будет разработано ИМО.

Из дискуссионных вопросов, по которым достигнуто взаимопонимание, может быть отмечена величина объема балластной воды (95 % от ее общего объема на судне), подлежащей обеззараживанию (правило Е-1). Однако по некоторым биологическим аспектам проблемы управления балластной водой достигнуть договоренностей не удалось, например, по количественному составу и размерам живых микроорганизмов в единице объема балластной воды, подлежащей обеззараживанию до ее сброса с судна (Правило Е-2).

Следует также отметить, что представителям российской делегации удалось отстоять предложение о переносе сроков выполнения балластных операций с 2010 на 2016 г., что в перспективе позволит заблаговременно подготовить отечественные предприятия и организации для учета требований Конвенции.

Работа над проектом Конвенции должна быть продолжена на внеочередной, 50-й, сессии Комитета МЕРС в декабре 2003 г. Затем он будет представлен на рассмотрение Совета ИМО и после его одобрения – к принятию на дипломатической Конференции по управлению балластной водой.

Утилизация судов

Дискуссии об отрицательных для окружающей среды последствиях и безопасности судоходства в связи с существующей практикой утилизации судов впервые возникли на 42-й сессии Комитета МЕРС. На последующих сессиях принято решение о необходимости разработки экологического стандарта в отношении судов, предназначенных для утилизации.

В период между 48-й и 49-й сессиями корреспондентской группой (CG) по утилизации судов (в которую входят представители 25 государств, в том числе РФ, и 12 международных организаций) были разработаны проекты «Руководства по утилизации судов» (Руководство) и резолюции Ассамблеи ИМО. CG рассмотрела предложения своих членов (в том числе от РФ) по совершенствованию проекта Руководства на основе формата, одобренного 48-й сессией Комитета МЕРС; уточнила терминологию в целях единообразия с другими документами, включая



Базельскую Конвенцию; выполнила структурный анализ приложений проекта Руководства, содержащих перечни опасных и потенциально опасных материалов; подготовила предложения по тексту проекта Руководства для его гармонизации с требованиями Международной Организации Труда (ILO) и «Лондонской Конвенции 1977/1996», а также доклад Комитету МЕРС на 49-й сессии с обновленным проектом Руководства.

На 49-й сессии работа над проектом Руководства была продолжена редакционной группой (DG), в состав которой вошли представители 20 государств (в том числе РФ) и 13 международных организаций. Было рассмотрено около 30 предложений представителей разных стран, организаций и подкомитетов IMO: FSI, BLG, DE (государство флага, перевозка опасных грузов, проектирование и оборудование). В результате была представлена обновленная редакция проекта Руководства с уточненными основными определениями («новое» и «существующее» судно, «собственник» судна); упрощенной структурой (вместо семи приложений осталось пять); подробно изложенной содержательной частью некоторых разделов, например, 9-го раздела о роли всех сторон, отраслей и организаций, участвующих в процедуре от подготовки судна к утилизации до ее осуществления (государство флага и порта судна, утилизирующее государство, секретариаты Базельской и Лондонской 1972/1996 Конвенций, судостроительная индустрия и другие заинтересованные стороны); указанием рекомендаций IMO по проведению сварочных работ на судне при его разделке с целью охраны труда персонала.

Из приведенного выше можно заключить, что работа над Руководством и резолюцией IMO по утилизации судов вступила в завершающую стадию. Уточнения некоторых положений могут касаться судового плана по утилизации, рекомендаций судовладельцам по подготовке судна к утилизации, перечня опасных материалов, критериев готовности судна к утилизации и инструментов внедрения Руководства.

Следует также отметить, что «Руководство по утилизации судов» после придания ему статуса действующего документа IMO (предположительно не ранее 2004 г.), безусловно, будет полезно отечественным предприятиям и организациям, связанным с судоходством, судостроением и судоремонтом. Поэтому представляется целесообразным заблаговременно довести до их сведения основные положения этого документа, исходя из интересов как российских судовладельческих компаний, так и охраны окружающей среды.

Предотвращение вредного влияния противообрастающих красок для судов

Комитет МЕРС отметил, что в соответствии со статьей 11(1) (b) и (2), правилом 1(4) (a) Приложения 4 «Международной Конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах» («Конвенция ПОС») IMO следует разработать три руководства: по быстрому отбору проб, освидетельствованию и выдаче сертификатов противообрастающих систем на судах.

Одновременно Комитет напомнил, что одно из упомянутых руководств (по выдаче сертификатов) уже разработано и оформлено как резолюция Комитета МЕРС 102(48). Для подготовки окончательной редакции двух других руководств была образована неформальная редакционная группа (IDG). В результате работы IDG были подготовлены окончательные редакции упомянутых руководств, оформленные как приложение к проекту резолюций Комитета МЕРС. Предложена методология обнаружения оловосодержащих органических соединений в противообрастающих системах на корпусах судов. Разработана и уточнена терминология

данных соединений (например, «пороговая величина» и «допустимое предельное отклонение» по величине концентрации оловосодержащих органических соединений в красках).

Таким образом, Комитетом МЕРС подготовлен практический материал для выполнения «Конвенции ПОС» (после ее вступления в силу), который будет учитываться в национальных нормативных документах (например, в «Правилах Российского Морского Регистра Судоходства», отраслевых руководствах по окрашиванию судов). Комитет МЕРС рекомендовал делегациям продолжить усилия, направленные на то, чтобы правительства их стран в кратчайшие сроки ратифицировали «Конвенцию ПОС», и отметил, что на данный момент Конвенция ратифицирована Японией и процедура ратификации продолжается в Норвегии, Испании, Греции, Дании.

В заключение следует отметить, что Госкомрыболовством России в качестве основных мероприятий по предотвращению загрязнения морской среды и учету интересов отечественных рыбопромышленных компаний при реализации решений 49-й сессии Комитета МЕРС IMO в первом полугодии 2004 г. планируется:

- разработать «Информационный бюллетень по защите морской среды на основе «Конвенции по контролю и управлению балластными водами и осадками» (ответственные – ФГУП «ВНИРО», ФГУП «Гипрорыбфлот») и Информационный бюллетень с «Руководством по утилизации судов» Комитета МЕРС (ФГУП «Гипрорыбфлот»);

- направить бюллетени в госадминистрации морских рыбных портов с целью ознакомления их с работой Комитета МЕРС и для подготовки к выполнению положений Конвенции и Руководства после их вступления в силу (ФГУП «Гипрорыбфлот»);

- опубликовать основные тезисы бюллетеней в отраслевых периодических изданиях для ознакомления заинтересованных отечественных предприятий о решениях Комитета МЕРС (Управление мореплавания Госкомрыболовства, ФГУП «Гипрорыбфлот», ФГУП «ВНИРО»).

Указанные мероприятия позволят использовать период до вступления в силу принятых и разрабатываемых IMO документов (Конвенций, руководств, резолюций) для своевременной подготовки (практической, учебной и информационной) рыбопромышленных компаний отрасли к обеспечению экологической безопасности своих судов. Внедрение предлагаемых мероприятий в перспективе позволит предотвратить потенциальные задержки судов при их освидетельствовании или штрафные санкции, а также улучшит подготовленность персонала компаний и экологию морской среды.

Kulikov V.M., Lukyanov V.M., Kulikov O.V.

About results of the 49 Session of Committee on Sea Environment Preservation attached to the International Marine Organization (IMO)

On the Session, two agenda items have been discussed: the course of ratification by countries of Appendix 4 to the "Convention MARPOL 73/78" concerning preventing sea environment pollution by vessels sewage, and the "International Convention On Control Of Deleterious Vessels Anti-Biofouling Systems".

The following lines of activity of Committee on Sea Environment Preservation for 2004-2005 have been named as priority: management of ballast waters, prevention of deleterious effect of anti-biofouling dyes, utilization of vessels, preventing air venting and waste disposal from ships, oil spill elimination, determination and protection of vulnerable sea regions.