

**МІЖНАРОДНА КОНВЕНЦІЯ ПРО КОНТРОЛЬ СУДНОВИХ  
БАЛАСТНИХ ВОД Й ОСАДІВ ТА УПРАВЛІННЯ НИМИ 2004 РОКУ  
– КРОК ДО ПОПЕРЕДЖЕННЯ БІОЛОГІЧНОГО ЗАБРУДНЕННЯ  
ВОДНИХ ОБ'ЄКТІВ**

**Т. А. Гарабазій**

*Кафедра екологічного права і контролю*  
[kafedraepik@onu.edu.ua](mailto:kafedraepik@onu.edu.ua)

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом передбачає зміцнення співробітництва України з ЄС у сфері транспорту з метою розвитку стабільних транспортних систем, ефективних і безпечних транспортних перевезень.

Обсяг морських перевезень щороку зростає. Судна цивільного флоту переміщують щорічно до десяти мільярдів тон водяного баласту, який містить понад сім тисяч видів морських тварин і рослин, що породжує значну загрозу, пов'язану зі скидами баластних вод та осадів.

Разом з баластними водами, в різні райони Світового океану потрапляють морські чужорідні види, серед яких паразити риб, безхребетних та мікроорганізми, які становлять небезпеку для здоров'я людей. Чужорідні види, такі як двостулковий молюск *Dreissena polymorpha*, молюск *Rapana thomasiana* знищують аборигенні види устриць і мідій, устричні банки, корми донних риб. Втрати від вселення гребневика *Mnemiopsis leidyi* оцінюється в мільярди доларів США щорічно для причорноморських держав.

Правові основи охорони морського середовища від забруднення в рамках Міжнародної морської організації (ІМО) при Організації Об'єднаних Націй відображено в Міжнародній конвенції щодо запобігання забрудненню моря з суден (МАРПОЛ-73/78).

У 1991 р. ІМО розробила «Керівництво щодо запобігання внесення небезпечних і патогенних водних організмів в результаті скидання з суден водяного баласту і осадів», резолюція 50 (документ доповнений в 1992 році резолюцією А774).

У 1997 р Асамблея ІМО прийняла резолюцію А.868 «Керівництво з контролю водяного баласту суден і управління ним для зведення до мінімуму переносу шкідливих водних і патогенних мікроорганізмів», встановивши механізм заміни баластної води в море і процедури контролю руху суден.

До 2004 року не існувало чітких міжнародних правил з контролю над перенесенням баластних вод і внесенням шкідливих і патогенних організмів в акваторію морів. У лютому 2004 року ІМО провела Міжнародну конференцію з управління баластними водами суден для схвалення Конвенції «Про контроль суднових баластних вод і осадів і

управлінні ними». Конвенція (BWM 2004) доповнює існуючу Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден 1973 р., зі змінами згідно протоколу 1978 року (МАРПОЛ 73/78). Вона набрала чинності 8.09.2017 року [1].

З цієї дати судна, що заходять у порти країн, які ратифікували цей документ, підлягають обстеженню інспекторами контролю держави порту (PSC).

Відповідно до Конвенції, усі судна, що перебувають у міжнародному сполученні, зобов'язані керувати водяним баластом і осадами відповідно до певного стандарту відповідно до плану управління баластними водами для кожного судна. Усі судна повинні мати журнал обліку баластних вод і міжнародний сертифікат управління баластними водами. Конвенція встановлює вимогу мінімальної глибини для будь-якого скидання баластних вод. Нормами Конвенції встановлені вимоги для морських суден, що зобов'язують кожне судно мати систему очищення баластних вод для знищення організмів, що містяться в баластних водах. Також Конвенцією передбачено необхідність наявності журналу операцій водяного баласту і міжнародного свідоцтва про поводження з водяним баластом на борту кожного судна. 13 квітня 2018 року Комітетом із захисту морського середовища Міжнародної морської організації схвалено поправки до Конвенції згідно з Резолюціями МЕРС.296 (72), МЕРС.297 (72), МЕРС.299 (72). Резолюцією МЕРС.296 (72) внесено поправки до Правил А-1 «Визначення» та Правил D-3 «Вимоги щодо схвалення систем поводження з водяним баластом» Додатка до Конвенції. Резолюцією МЕРС.297 (72) внесено поправки до Правил В-3 «Поводження із судовим водяним баластом» Додатка до Конвенції. Резолюцією МЕРС.299 (72) внесено поправки до Правил Е-1 «Огляди» та Правил Е-5 «Термін дії та чинність Свідоцтва».

Стандарти управління баластними водами вводяться поступово протягом певного періоду часу. Нові судна повинні відповідати стандарту очищення баластних вод. Існуючі судна повинні замінювати баластну воду в середині океану, але вони повинні відповідати стандарту обробки баластної води до дати зазначеного огляду для відновлення. Згодом на більшості кораблів доведеться встановити бортову систему очищення водяного баласту [2].

Така вимога є найбільш витратною для приведення суден у відповідність до вимог Конвенції BWM 2004 згідно стандарту стандарту «D-2», оскільки вартість встановлення на судні системи управління баластними водами (BWMS) може коштувати, за різними оцінками, від одного до п'яти мільйонів доларів США.

В символ класу суден, які здійснюють управління судовими баластними водами і осадами у вигляді заміни баласту в морі, вноситься спеціальний знак *BWM*, що підтверджує їх відповідність вимогам Регістру

щодо безпечної заміни баласту в морі. Для суден, які не мають на борту керівництва щодо безпечної заміни баласту в морі, схваленого Регістром, заміна водяного баласту в морі забороняється.

На виконання Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106, в Україні прийнято до розгляду Верховною Радою Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з приєднанням України до Міжнародної конвенції про контроль суднового водяного баласту й осадів та поведження з ними 2004 року [3].

Проектом Закону передбачається імплементація положень Конвенції щодо перевірки суден, виявлення порушень і контролю суден (статті 9, 10 Конвенції), забезпечення прийомними спорудами для осадів у портах і на терміналах (стаття 5 та Додаток «Правила контролю суднового водяного баласту й осадів та поведження з ними» до Конвенції), а також вимог щодо поведження з водяним баластом (Додаток до Конвенції).

Проектом Закону пропонується також внести зміни до цілої низки інших нормативно-правових актів. Передбачається, що прийняття цього Закону приведе до зменшення рівня збудників інфекційних хвороб у водних об'єктах, сприятиме безперешкодному заходу суден в українські порти та порти держав-учасниць Конвенції, дотримання вимог законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів.

### **Перелік посилань**

1. Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року (Правила контролю суднових баластних вод й осадів та управління ними): Конвенція Міжнар. мор. орг. від 13.02.2004. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_050#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_050#Text) (дата звернення: 07.11.2024).

2. Ballast water management - the control of harmful invasive species. Wayback Machine. URL: <https://web.archive.org/web/20190217214233/http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/BWM/Pages/default.aspx>

3. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з приєднанням України до Міжнародної конвенції про контроль суднового водяного баласту й осадів та поведження з ними 2004 року: Проект Закону від 25.04.2024 №11208. URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmin-do-deyakikh-zakonodavchikh-aktiv-ukraini-u-zvyazku-z-priednannyam-ukraini-do-mizhnarodnoi-konventsii-pro-kontrol-sudnovogo-vodyanogo-balastu-y-osadiv> (дата звернення: 06.11.2024)