

Аналітична записка

з питань порівняльного законодавства щодо імплементації положень Конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року і здійснення заходів контролю суден у портах для прийому водяного баласту та осадів*

Анотація. В аналітичній записці проаналізовано законодавство Європейського Союзу (acquis ЄС) стосовно імплементації положень Конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року¹ (далі – Конвенція) та необхідності здійснення первісних, детальніших і повторних перевірок іноземних суден (контролю держави порту) та українських суден (контролю держави прапора) і забезпечення портів приймальними спорудами для прийому водяного баласту й осадів, а також повідомлення адміністрацій портів про вжиті заходи контролю за суднами.

I. Вступ

У зв'язку з апроксимацією національного законодавства України до законодавства ЄС на виконання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом² у частині розвитку та ефективності забезпечення функціонування транспортної інфраструктури водних шляхів України актуалізується питання імплементації положень Конвенції, зокрема її положень щодо необхідності здійснення перевірок іноземних та українських суден і забезпечення портів приймальними спорудами для прийому водяного баласту й осадів, дослідження кращого досвіду в даній сфері на прикладі держав-членів ЄС, а також внесення відповідних змін до Кодексу торговельного мореплавства України, Водного кодексу України, законів України «Про транспорт», «Про морські порти України», «Про внутрішній водний транспорт» щодо необхідності вжиття заходів контролю адміністраціями портів.

Метою дослідження є характеристика основних засад законодавства ЄС (acquis ЄС) щодо імплементації положень Конвенції, здійснення заходів перевірок іноземних суден (контролю держави порту) та українських суден (контролю держави прапора) і забезпечення портів приймальними спорудами для прийому водяного баласту й осадів (на прикладі держав-членів ЄС).

II. Основна частина

Основу нормативного регулювання в досліджуваній сфері становлять такі міжнародні акти: Конвенція, Директива 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про державний портовий контроль³, Директива

¹ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM) adopted 13.02.2004. International maritime organisation. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx)

² УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

³ Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control. An official EU website. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32009L0016>

(ЄС) 2019/883 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року про портові приймальні споруди для доставки відходів із суден, внесення змін до Директиви 2010/65/ЄС та скасування Директиви 2000/59/ЄС⁴.

Угода про асоціацію з ЄС передбачає розширення і зміцнення співробітництва України з ЄС у сфері транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем, здійснення ефективних і безпечних транспортних перевезень та посилення основних транспортних зв'язків. У сфері розвитку стабільних транспортних систем актуальним для України є модернізація транспортної інфраструктури та впровадження міжнародних і європейських стандартів у транспортній галузі.

Із цією метою на виконання пункту 1848 Плану заходів із реалізації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони⁵, урядом України було подано проект Закону України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про контроль суднового водяного баласту й осадів та поведження з ними 2004 року». Конвенція, яка набрала чинності 8 вересня 2017 року, містить вимогу щодо зміни водяного баласту або очищення води й осадів відповідно до плану поведження з водяним баластом суднами, які беруть участь у міжнародній торгівлі. 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 (фільтрацію, хімічну або ультрафіолетову обробку) для знищення організмів, що містяться в ній.

Крім того, Конвенцією передбачено необхідність наявності журналу операцій водяного баласту і міжнародного свідоцтва про поведження 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 Правила А-1 «Визначення» та Правила D-3 «Вимоги щодо схвалення систем поведження з водяним баластом» Додатка до Конвенції. Резолюцією МЕРС.297 (72) внесено поправки до Правила В-3 «Поведження із судновим водяним баластом» Додатка до Конвенції. Також Резолюцією МЕРС.299 (72) внесено поправки до Правила Е-1 «Огляди» та Правила Е-5 «Термін дії та чинність Свідоцтва». Відповідно до статті 19(2)(f)(ii) Конвенції зазначені поправки в цілому набрали чинності 13 жовтня 2019 року. У тексті Конвенції враховано зазначені поправки.

⁴ Directive (EU) 2019/883 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on port reception facilities for the delivery of waste from ships, amending Directive 2010/65/EU and repealing Directive 2000/59/EC. *Official Journal of the European Union* L 151/116. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32019L0883&qid=1692984656209&ref=marineregulations.news>

⁵ ПЛАН 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 № 1106 від 25.10.2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text>

Приєднання до Конвенції разом із поправками надасть змогу Україні як державі порту та державі прапора здійснювати контроль за судновим водняним баластом й осадами та поведженням із ними⁶.

Водночас у національному законодавстві України дані правовідносини регулюються Кодексом торговельного мореплавства України, Водним кодексом України, законами України «Про транспорт», «Про морські порти України», «Про внутрішній водний транспорт». Зокрема, врегульовано деякі питання здійснення перевірок українських суден внутрішнього плавання.

Так, відповідно до статті 16¹ Закону України «Про транспорт» державний нагляд (контроль) за діяльністю суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб проводиться шляхом планових, позапланових, рейдових перевірок (перевірка на дорозі). Планові та позапланові перевірки за додержанням суб'єктами господарювання, фізичними особами та юридичними особами вимог законодавства про транспорт проводяться на підставі переліку питань, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті.

Відповідно до частини третьої статті 67 Водного кодексу України забороняється скидання із суден нафти, нафтовмісних сумішей, шкідливих рідких речовин, вантажних та експлуатаційних відходів і сміття (крім харчових відходів) у виключній (морській) економічній зоні України, територіальному морі, на інших водних шляхах загального користування; скидання чистого водяного баласту із суден здійснюється відповідно до міжнародних договорів України та правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення; забороняється скидання чистого водяного баласту на внутрішніх водних шляхах.

Відповідно до частини шостої статті 67 Водного кодексу в територіальному морі, внутрішніх морських водах, на інших водних шляхах загального користування, в акваторіях морських портів дозволяється скидання із суден ізольованого баласту, якщо він прийнятий на судно в межах вод басейнів Чорного та Азовського морів або якщо цей водяний баласт замінено під час прямування судном настільки далеко від найближчого берега, наскільки це можливо, але на відстані не менше 50 морських миль від найближчого берега та в місцях із глибиною не менше 200 метрів, або якщо цей водяний баласт знешкоджений (зnezаражений) у судновій системі поведження з баластними водами, що відповідає вимогам міжнародних конвенцій у сфері торговельного мореплавства. Цією статтею Водного кодексу України з метою запобігання забрудненню водних шляхів загального користування встановлена вимога для суден та плавучих споруд щодо обов'язкового оснащення обладнанням для накопичення та/або утилізації забруднюючих речовин відповідно до вимог

⁶ Інформаційне повідомлення про проведення електронних консультацій. Електронні консультації з громадськістю від 09.12.2021. Офіційний сайт Мінвідновлення. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33295.html>

Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року⁷ та Протоколу 1978 року⁸ до неї, або згідно з технічними вимогами до суден внутрішнього плавання, що мають відповідати законодавству ЄС. При цьому терміни «ізольований баласт», «нафта», «нафтовмісна суміш», «сміття», «стічні води», «чистий баласт», «шкідлива рідка речовина» у Водному кодексі України вживаються у значеннях, наведених у Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року.

В одному з досліджень проблематики впливу баластних вод морських суден на стан морської екології, опублікованому дайджестом «Intelmag», містяться такі висновки⁹:

1) морське судноплавство є важливим елементом світових перевезень (на судах перевозиться більше 90 % світових вантажів і товарів). Для безпечної експлуатації усіх суден потрібен баластовий вантаж для збереження остійності судна і його посадки, що забезпечує керованість судна і його безпеку. У результаті кожне судно може перевозити від кількох сотень літрів до більше 100 тисяч тонн водяного баласту, залежно від своїх розмірів і призначення;

2) разом із морською водою в баластні танки потрапляють різноманітні живі організми – від бактерій, ікринок і дрібних водоростей до молюсків, медуз і навіть невеликих риб, а також неживі органічні й мінеральні частки – тобто все, що може проникнути на судно через забірники баластної води й насосну систему. За приблизними оцінками, щодня в усьому світі з баластною водою може транспортуватися до 3000 видів тварин і рослин;

3) навіть невелика частка таких організмів може становити загрозу існуванню місцевих живих організмів і, як наслідок, заподіяти збиток рибальству, аквакультурним фермам й іншим сферам господарської діяльності;

4) наявна наступна екологічна проблема глобального характеру – перенесення морських організмів (або чужорідних морських видів) разом із баластними водами суден.

Стислий огляд масштабів однієї із сучасних екологічних проблем людства щодо негативного впливу баластних вод на біорізноманіття наведено у відео¹⁰.

Після Конференції ООН з навколишнього середовища та розвитку (UNCED), що відбулася в 1992 році, Міжнародна морська організація (далі – ІМО) ініціювала переговори щодо розгляду можливостей розробки міжнародно-обов'язкового інструменту для вирішення питання про перенесення шкідливих водних організмів і патогенів у баластній воді суден. Уведення шкідливих водних організмів і патогенів у нове середовище було визначено однією із чотирьох найбільших загроз для світового океану (інші три: забруднення моря із

⁷ Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року : Постанова Кабінету Міністрів України про приєднання до Конвенції № 771 від 21.09.1993 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text

⁸ Протокол 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року : Постанова Кабінету Міністрів України про приєднання до Конвенції № 771-93-п від 21.09.1993 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_829#Text

⁹ Врегулювання українського законодавства в морській галузі у відповідності до Конвенції з управління баластними водами. Дайджест “Intelmag”. 02.02.2022. URL: <https://intelmag.com/transport/17710-vregulyvannya-ukrayinskogo-zakonodavstva-v-morskij-galuzi-u-vidpovidnosti-do-konvenciyi-z-upravlinnya-balastnyimi-vodamy/>

¹⁰ A água de lastro de navios e a bioinvasão. URL: <https://youtu.be/KYIJdhw8NcA>

суші, надмірна експлуатація живих морських ресурсів і знищення середовища проживання) А в 2002 році Всесвітній саміт зі сталого розвитку, що відбувся в Йоганнесбурзі, закликав до дій на всіх рівнях, щоб прискорити розробку заходів боротьби з інвазійними водними видами в баластних водах. Належний контроль та управління водним баластом суден стали головною екологічною проблемою для ІМО та світової індустрії судноплавства. У 2004 році на Міжнародній конференції з управління баластними водами для суден було прийнято Міжнародну конвенцію про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними разом із чотирма резолюціями конференції¹¹. Конвенція спрямована на запобігання розповсюдженню шкідливих водних організмів з одного регіону в інший, її метою є припинення заподіяння шкоди морському середовищу внаслідок скидання баластних вод шляхом мінімізації поглинання та подальшого скидання осадів та організмів.

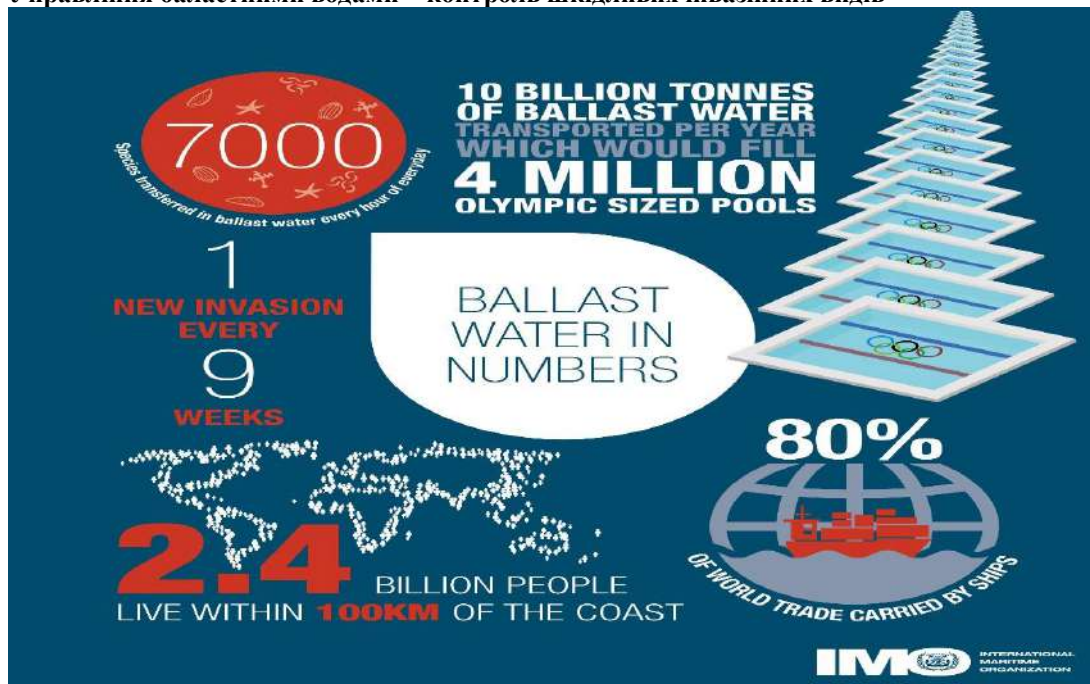
Відповідно до норм Конвенції всі міжнародні морські судна повинні виконувати «план управління баластними водами», який дозволяє управляти скиданням баластної води та осадів судном до певного стандарту. План розроблений з урахуванням вимог дотримання Конвенції та Керівних принципів, що включає оперативне керівництво, планування та управління. На певних суднах має бути наявною книга обліку баластної води, міжнародний сертифікат управління баластними водами. Для отримання сертифіката судно повинно надати необхідну документацію, що підтверджує відповідність Конвенції, і на борту буде проведено огляд.

В Європі з метою запобігання основним загрозам біорізноманіттю та функціонуванню екосистем, яку становлять інвазійні чужорідні види, Європейським Союзом як стороною Конвенції про охорону дикої флори та фауни і природних середовищ існування в Європі¹² було прийнято Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 1143/2014 від 22 жовтня 2014 року про запобігання проникненню і поширенню інвазійних чужорідних видів та управління ними¹³. Пунктами 21, 23 зазначеного Регламенту встановлено загальні положення щодо реагування та вжиття заходів і дій, визначених у Настановах Міжнародної морської організації, щодо контролю та управління за біологічним обростанням суден. Також зазначено, що такі дії повинні бути засновані на досвіді держав-членів щодо контролю певних шляхів проникнення таких видів, у тому числі на інструментах, запроваджених через Конвенцію.

¹¹ BWM Convention and Guidelines. International Marine Organization. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/BWMConventionandGuidelines.aspx>

¹² Конвенція про охорону дикої флори та фауни і природних середовищ існування в Європі : Закон України про приєднання до Конвенції № 436/96-ВР 29.10.1996 р.. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_032#Text

¹³ Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1143/2014 від 22 жовтня 2014 року про запобігання проникненню і поширенню інвазійних чужорідних видів та управління ними. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_032-14#Text



www: <https://web.archive.org/web/20190217214233/http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/BWM/Pages/default.aspx>

Франція

Франція приєдналася до Конвенції у травні 2008 року. Конвенція¹⁴ імplementована в законодавство Франції, зокрема до Екологічного кодексу Франції¹⁵, до якого внесено зміни відповідно до Закону про відновлення біорізноманіття, природи і ландшафтів¹⁶, Закону про реформування портів¹⁷. В Екологічному кодексі: додатково визначено поняття «біорізноманіття» як мінливість живих організмів будь-якого походження, включаючи наземні, морські та інші водні екосистеми, а також екологічні комплекси, частиною яких вони є; встановлено, що баластні води є необхідними для безпеки суден, оскільки вони врівноважують навантаження судна з урахуванням завантаженості самого судна. Судно несе в собі організми, які присутні у воді, коли її відкачують. Ці організми вивільняються, коли вода зливається, і можуть бути чужорідними для місцевості, куди вони потрапляють. Потім вони можуть стати інвазійними та інтродукованими шкідливими видами, які впливатимуть вже на місцеве навколишнє середовище, і які буде важко видалити як вже існуючі види організмів.

Відповідно до статті L210-1 Екологічного кодексу Франції вода є частиною спільної спадщини нації. Її охорона, поліпшення та розвиток придатних для використання ресурсів при дотриманні природних балансів становлять

¹⁴ La prochaine entrée en vigueur de la Convention sur les eaux de ballast et sédiments des navires. URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/La%20convention%20internationale-Gestion%20des%20eaux%20de%20ballasts.pdf>

¹⁵ Code de l'environnement. Légifrance. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046783899

¹⁶ LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Légifrance. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000033016237>

¹⁷ LOI n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Légifrance. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019122891>

загальний інтерес. Повага до природних балансів означає збереження і, за необхідності, відновлення природних функцій водних екосистем, як поверхневих, так і підземних, включаючи водно-болотні угіддя, а також морських екосистем та їх взаємодії із середовищем. У цьому відношенні водні та морські екосистеми є важливими елементами національної спадщини. Статтями L218-83, 218-84 Екологічного кодексу Франції визначено вимоги та відповідальність щодо обмежень на скидання водяного баласту, умови відновлення водяного баласту, умови затвердження документів та видачі сертифіката, управління баластними водами, умови вивільнення судна від цих вод, а також методи контролю та перевірки суден.

Португалія

Проблема інвазійних видів, занесених у морське середовище через баластну воду суден, викликає велике занепокоєння в усьому світі, оскільки вважається однією з найбільших загроз світовому океану, що має шкідливий вплив на біорізноманіття. Зіткнувшись із цією загрозою із серйозними соціально-економічними наслідками, було зроблено кілька спроб запобігти інтродукції видів і боротися з ними, особливо це стосувалося водяного баласту суден у міжнародному сполученні. ІМО як спеціалізована установа Організації Об'єднаних Націй відповідальна за міжнародні правила, що стосуються безпеки суден і запобігання забрудненню моря, ухвалила резолюції А.774 (18) 1993 року та А.868 (20) 1997 року з метою мінімізації передачі шкідливих водних організмів і патогенів. Водночас кілька держав, серед яких була Португалія, ухвалили індивідуальні заходи з метою запобігання, мінімізації та, зрештою, усунення ризиків завезення шкідливих водних організмів і хвороботворних мікроорганізмів на суднах, що заходять в їх порти¹⁸. Слід зазначити, що Португалія приєдналася до Конвенції шляхом прийняття рішення про приєднання Урядом Португалії (Постанова № 23/2017 від 31 липня¹⁹). Конвенція набула чинності для Португалії 19 січня 2018 року.

Основа законодавства даної сфери становить Закон Португалії про основи екологічної політики²⁰, а після приєднання Португалії до Конвенції було внесено зміни до законодавства про діяльність морських портів. Таким чином, у Португалії було запроваджено контроль баластних вод для суден, що заходять до місцевих портів. Наприклад, на офіційному сайті Адміністрації морського порту «Лісабон» (APL) зазначено²¹, що баластна вода із суден може занести патогенні або немісцеві організми у води лиману Тежу, спричиняючи негативний вплив на морське біорізноманіття та навіть економіку. APL, що у своїй діяльності керується керівними принципами ІМО та Конвенцією, вважає

¹⁸ Águas de Lastro (BWM). Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. URL: <https://www.dgrm.pt/de-lastro>

¹⁹ Decreto n.º 23/2017, de 31 de julho : Aprova, para adesão, a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, adotada em Londres a 13 de fevereiro de 2004, pela Organização Marítima Internacional. Diário da República n.º 146/2017, Série I de 2017-07-31. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto/23-2017-107785476>

²⁰ Lei n.º 19/2014 de 14 de abril. URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2014/04/07300/0240002404.pdf>

²¹ Resíduos. GESTÃO AMBIENTAL. Administração do Porto de Lisboa. URL: <https://www.portodelisboa.pt/residuos>

це питання основоположним для балансу та якості водного середовища в зоні своєї юрисдикції (акваторії). В якості ініціативи контролюється баластна вода на борту суден, використовуючи форму (JUP), яка заповнюється під час кожного заходу судна в порт. Документально збирається така інформація щодо водяного баласту: порт пріоритету для водяного баласту, місткість резервуарів для зберігання та процедури управління водяним баластом, які застосовуються на борту. APL також рекомендує, щоб операції з баластом безпосередньо проводились у відкритому морі, а не на причалі. Судна зобов'язані, коли це можливо, замінювати баласт океанською водою під час подорожей до порту та з порту, якщо це дозволяють навігація, погода та умови моря.

Іспанія

Уряд Іспанії одним із перших схвалив рішення про приєднання до Конвенції, згідно з якою судна повинні мати на борту систему фільтрації або стерилізації для скидання баластної води в інших портах, розташованих далеко від точки водозабору. Основу правової регламентації в цій сфері становить Кодекс екологічної оцінки та контролю Іспанії²², Закон 14/2014 про морське судноплавство²³, Закон 42/2007 про природну спадщину та біорізноманіття²⁴, місцеві закони та кодекси про навколишнє середовище, Королівський законодавчий указ 2/2011 від 5 вересня, який затверджує консолідований текст Закону про державні порти та торговельний флот²⁵, Королівський указ 128/2022 від 15 лютого про портові споруди, які приймають відходи із суден, у контексті якого було схвалено Директиву (ЄС) 2019/883 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року щодо портових приймальних споруд із метою доставки відходів із суден. Після набуття чинності норм Конвенції на кораблях почали встановлювати та використовувати системи очищення баластних вод (BWTS) в обладнанні для вантажних, пасажирських та кораблів військово-морського сектору. Очищення водяного баласту із суден здійснюється у три етапи: 1) під час баластування в порту вивантаження; 2) під час рейсу між портами; та 3) під час дебаласту судна в порту завантаження²⁶.

Водночас у науковому та експертному середовищі Іспанії звучить критика щодо нечіткості Конвенції та невідповідності її змісту поставленим цілям²⁷.

²² Código de Evaluación y Control Ambiental. URL: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=111_Codigo_de_Evaluacion_y_Control_Ambiental&modo=2

²³ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Legislación consolidada. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

²⁴ Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Legislación consolidada. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-21490>

²⁵ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Legislación consolidada. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>

²⁶ Expertos en el diseño e instalación del sistema de aguas de lastre en barcos. URL: <https://www.sym-naval.com/es/agua-lastre/>

²⁷ “DESAJUSTE ENTRE VOLUNTAD Y REALIDAD: EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES”*. URL: https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2018/10/2018_10_29_Franco_Aguas-lastre-buques.pdf

Переважно вона стосується широкого поля дій, що надається державам-учасницям для виконання чи невиконання багатьох її положень або вибору кількох із них, що ускладнює досягнення рівності, передбаченої Конвенцією. Своєю чергою, статтею 63 Закону про державні порти та торговельний флот урегульовуються питання приймання відходів і залишків із суден:

1. Адміністрація порту має готувати та затверджувати План прийому відходів кожні три роки згідно із законодавством щодо портових засобів прийому відходів, які утворюються на суднах, і відходів вантажу.

2. Відходи, які утворюються на суднах, повинні бути скинуті на сушу, і з цією метою має бути поданий запит до портової служби для прийому відходів, які утворюються на суднах, відповідно цього закону.

3. Нафтопереробні заводи, хімічні та нафтохімічні заводи, об'єкти для зберігання та розподілу хімічної та нафтохімічної продукції та об'єкти для постачання рідкого палива, які мають термінали завантаження або розвантаження вуглеводнів у портових зонах, а також верфі та військово-морські ремонтні або утилізаційні об'єкти, повинні мати поблизу терміналів і доків службу прийому вантажних відходів і баластової води із суден, що регулюється Додатками I і II Конвенції MARPOL 73/78²⁸, а також як необхідний засіб для запобігання та боротьби з розливами. Власники цих портових споруд також повинні мати служби прийому відходів, які утворюються на суднах, що відповідають Додаткам I, IV, V та VI Конвенції MARPOL 73/78, згідно з умовами, встановленими в Спеціальних приписах, у випадку, якщо жодна компанія-провайдер не має ліцензії на надання цієї послуги в географічній зоні зазначених об'єктів. Відходи повинні бути піддані належним процесам обробки та утилізації відповідно до чинних норм. У випадку, якщо зазначені процеси не здійснюються власними засобами, власники цих портових споруд повинні підтвердити зобов'язання прийняти відходи.

Наявність зазначених служб прийому є обов'язковою умовою функціонування порту та його адміністрації, і є умовою надання дозволу для діяльності портових споруд. Крім того, відсутність такого дозволу може бути причиною відмови в дозволі на захід суден, які прямують до зазначених портових споруд. Відповідно до частин сьомої та восьмої статті 132 Розділу V (Служба прийому відходів, що утворюються на суднах) Закону про державні порти та торговельний флот набір ресурсів, доступних у кожному порту, має бути достатнім для задоволення потреб суден, які зазвичай використовують порт, не спричиняючи непотрібних затримок. Наступною нормою статті встановлено, що для того, щоб зменшити скидання відходів у море, які утворюються суднами, адміністрація порту стягуватиме фіксовану плату із суден, які причалюють, під час кожного заходу в порт, незалежно від того, чи користуються вони запланованою послугою прийому відходів.

²⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II). International Marine Organisation. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

Італія

Проблема наявності інвазійних чужорідних видів у баластній воді, яку судна беруть на борт для стабілізації своєї плавучості та яку вони скидають у море після прибуття в порт стосується не лише загрози морському біорізноманіттю, але й спричинення суттєвих економічних наслідків для прибережних держав і перерости в наступну проблему в разі перенесення та поширення токсичних водоростей²⁹. Міністерство навколишнього середовища і охорони суші та моря Італії наголошує, що Конвенція встановлює для всіх суден із наявним використанням баластних вод вимоги підготувати план управління та обробки для забезпечення мінімізації ризиків, який повинен бути конкретним для кожного судна і має бути включений до бортової експлуатаційної документації. Своєю чергою, порти повинні гарантувати наявність відповідних споруд і очисних пристроїв для безпечного, із погляду навколишнього середовища, поводження з баластними цистернами. Конвенцією було закріплено обов'язкову норму для всіх існуючих суден, у тому числі тих, які побудовані до набрання чинності Конвенцією, щодо наявності на борту спеціального обладнання для очищення баластних вод, які відповідають стандартам, визначеним Міжнародною морською організацією. Крім того, до набрання чинності норм Конвенції Урядом Італії було прийнято спеціальні правила для сертифікації очисних споруд, вироблених італійськими компаніями, щоб водночас була можливість національній промисловості вийти на глобальний світовий ринок.

8 лютого 2022 року були ухвалені зміни до статей 9 та 41 Конституції Італії, згідно з якими захист навколишнього середовища, біорізноманіття та тварин є одним із основних принципів Конституції Італійської Республіки. Законодавство Італії в цій галузі включає Кодекс про довкілля³⁰, Кодекс морського судноплавства³¹, Закон Італії № 84 про реорганізацію портового законодавства³², інші законодавчі акти.

Крім того, європейське законодавство щодо технічних вимог до суден у частині річкового та озерного судноплавства також імплементовано в Італії³³.

Фінляндія

²⁹ RATIFICA DEI TRATTATI, TRATTATI ED ACCORDI INTERNAZIONALI, NAVI E NATANTI, SMALTIMENTO DI RIFIUTI. Territorio, ambiente, beni ambientali) in sede referente il 22 ottobre 2019. URL: <https://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/FascicoloSchedeDDL/ebook/52176.pdf>

³⁰ Modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente. Dossier 7 Febbraio 2022. URL: <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01331845.pdf>

³¹ Codice della navigazione. (Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, aggiornato al decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, "Attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio", salvo ove diversamente indicato). Legislazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti. URL: <https://www.fog.it/legislaz/cn-indice.htm>

³² LEGGE 28 gennaio 1994, n. 84 Riordino della legislazione in materia portuale. Normattiva. Il Portale della Legge Vigente. URL: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1994-01-28:84>

³³ Sistemi portuali, trasporto marittimo e interno. Parlamento Italiano. 30 marzo 2024. URL: https://temi.camera.it/leg19/temi/19_t118_il_sistema_portuale_e_il_trasporto_marittimo.html

Майже дві третини видів морських організмів переміщуються на нові території разом із суднами. Відповідно, поява нових видів організмів змінює екосистему, біорізноманіття та може завдати значних економічних збитків тій місцевості, куди вони будуть перенесені. Після перенесення цього виду на певну територію існує ризик практичної неможливості його знищення. Ключовим інструментом запобігання поширенню чужорідних видів стала Конвенція, яка заборонила скидати баластні води в Заполяр'ї та Балтійському морі. Конвенція також містить положення про прийом і заміну водяного баласту в морі та баластних викидів води (баластних осадів) із корабельних танків. Фінляндія приєдналася до Конвенції в 2016 році та поступово почала вводити в дію норми з їх повним апроксимюванням до 2021 року. Урядом було внесено ряд змін до законодавства Фінляндії³⁴.

Правовою базою регулювання даної сфери є Закон про транспортні послуги³⁵, Закон про Фінське агентство транспорту та зв'язку³⁶, Закон про екіпаж судна та забезпечення безпеки на судні³⁷, Закон про охорону навколишнього природного середовища³⁸.

Відповідно до статті 37 Закону про Фінське агентство транспорту та зв'язку агентство може попросити орган договірної сторони Конвенції SOLAS, Конвенції MARPOL 73/78, Конвенції про вантажну марку або Конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року провести огляд, відмінний від основного огляду. Така перевірка визнається еквівалентною перевірці відповідно до норм даної статті. Судно, яке ходить під прапором сторони Конвенції, зазначеної у статті, може бути перевірено у Фінляндії, якщо відповідний орган держави прапора судна попросить про це Фінське агентство транспорту та зв'язку.

Однак у Фінляндії існує низка проблем, пов'язаних із функціональністю в холодних арктичних умовах обладнання для очищення баластних вод, передбаченого нормами Конвенції. Так, ухвалені до використання стандарти корабельного обладнання були розроблені для роботи в умовах океану без льоду, і їх функціональність не перевірялася ані в холодних умовах, ані у воді з низькою солоністю Балтійського моря, про що зазначалося у висновках фінських дослідників. Крім того, обладнання для обробки баластних вод споживає значну кількість енергії і займає багато місця, яке знаходиться поза вантажним трюмом судна. Вихід обладнання з ладу або припинення його роботи є особливо великою проблемою в полярних регіонах, де відстань між портами становить кілька сотень морських миль, і де важко знайти запчастини та фахівців із ремонту. Зупинка руху рухомих частин обладнання відповідно може призвести до зупинки руху судна, оскільки неочищена баластна вода не може бути скинута в море в полярних регіонах. Наразі для Фінляндії постає завдання конструювання

³⁴ Salamatkustajat kuriin painolastivesisopimuksella. Ajankohtaista Blogi. URL: <https://tietokayttoon.fi/ajankohtaista/blogi/-/blogs/salamatkustajat-kuriin-painolastivesisopimuksel-1>

³⁵ Laki liikenteen palveluista. 24.5.2017/320. Finlex. URL: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>

³⁶ Laki Liikenne- ja viestintävirastosta. 23.11.2018/935. Finlex. URL: <https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180935>

³⁷ Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. 29.12.2009/1687. Finlex. URL: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091687>

³⁸ Ympäristönsuojelulaki. 27.06.2014/527. Finlex. URL: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20140527>

і встановлення обладнання для баластних вод і осадів для полярних умов, а також розробки алгоритмів у випадку поломки чи псування обладнання та інших виняткових ситуацій під час його експлуатації.

III. Висновки

Проведене дослідження імплементації положень Конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року щодо необхідності здійснення первісних, детальніших та повторних перевірок іноземних суден (контролю держави порту) та українських суден (контролю держави прапора) у частині забезпечення приймальними спорудами у портах для прийому водяного баласту й осадів, а також необхідності повідомлення адміністрацій портів про вжиті заходи контролю за суднами дає підстави зробити такі висновки:

1. Держави, що приєдналися до Конвенції, виконують взяті на себе зобов'язання, визначені Конвенцією, із різним ступенем виконання норм «плану управління баластними водами» Це пояснюється, перш за все, географічним розташуванням держав (наприклад, Фінляндія розташована на півночі європейського континенту й омивається Балтійським морем, Атлантичним океаном; Франція – Атлантичним океаном, Північним морем, Середземним морем; Іспанія – Середземним морем, Атлантичним океаном тощо), а також густотою і активністю мереж прокладених морських транспортних сполучень.

2. Для імплементації положень Конвенції необхідні відповідні підготовчі законодавчі заходи (на рівні законодавчих і підзаконних актів), щоб звести до мінімуму ймовірні прогалини в національному законодавстві держав-підписантів Конвенції.

3. У цілому, актуальними для ефективної імплементації Конвенції можуть бути заходи на рівні програм ЄС у рамках здійснення міжрегіонального співробітництва (підтримка інституційного забезпечення програм транскордонного співробітництва, заходи контролю шляхів морських сполучень між портами держав).

4. Позитивним є досвід діяльності морських портів Італії, Франції, Португалії. Після приєднання до Конвенції було внесено ряд суттєвих змін до законів, кодексів цих країн, в Італії – навіть до Конституції (згідно з ними захист навколишнього середовища, біорізноманіття та тварин став одним із основних її принципів). Це значно вплинуло на заходи контролю та діяльність портів щодо баластних вод у морських акваторіях Італії. У Франції також було внесено зміни до Екологічного кодексу, встановлено вимоги та відповідальність щодо обмежень на скидання водяного баласту. Португалія запровадила індивідуальні заходи із запобігання завезенню шкідливих водних організмів на суднах, що заходять у її порти, задовго до набуття чинності Конвенції.

5. Слід також звернути увагу на декілька проблемних питань імплементації положень Конвенції, зокрема щодо здорожчання транспортних морських сполучень через зобов'язання встановлення спеціального обладнання для належного поводження з баластними водами на судні, а також неможливості належного функціонування встановленого обладнання в умовах холоду – служби

прийому вантажних відходів і баластової води із суден не працюють або працюють з ризиком раптової зупинки судна.

*Дослідницька служба
Верховної Ради України*

**Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*

При написанні матеріалів було використано інформацію із бази ЕСРРД. Відповідні матеріали не призначені для використання у власних наукових дослідженнях.