



Part-financed by the European Union  
(European Regional Development Fund)



**WYTYCZNE WPROWADZANIA POSTANOWIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ  
KONWENCJI O KONTROLI I POSTĘPOWANIU  
ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI  
W PORTACH MORSKICH**

---

**NA PRZYKŁADZIE MORSKIEGO PORTU GDYNIA  
ANALIZA PRAWNA**



**Dorota Pyć**

**Gdynia, maj 2011**



Baltic Sea Region  
Programme 2007-2013

Part-financed by the European Union  
(European Regional Development Fund)



  
**BalticMasterII**

Dorota Pyć  
Katedra Prawa Międzynarodowego Publicznego  
Wydział Prawa i Administracji  
Uniwersytet Gdański  
[dpyc@prawo.univ.gda.pl](mailto:dpyc@prawo.univ.gda.pl)

*Wytyczne wprowadzania postanowień międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze  
statkowymi wodami balastowymi i osadami w portach morskich na przykładzie Portu Gdynia –  
analiza prawna*

**Opracowanie przygotowane zgodnie z umową nr 6/Baltic Master II/2011  
Maritime Safety Transport & Environment in the Baltic Sea Region  
Baltic Master II**

Gdynia, maj 2011

## Spis treści

<b>Wykaz skrótów .....</b>	<b>3</b>
<b>Wprowadzenie .....</b>	<b>4</b>
<b>1. DEFINICJE .....</b>	<b>9</b>
1.1. Pojęcie wód balastowych i osadów .....	9
1.2. Szkodliwe mikroorganizmy wodne i patogeny .....	10
1.3. Postępowanie z wodami balastowymi i osadami .....	10
<b>2. STOSUNEK MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI DO PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO .....</b>	<b>10</b>
2.1. MARPOL .....	11
2.2. UNCLOS .....	11
2.3. CBD .....	12
<b>3. WPLYW EUROPEJSKICH INSTYTUCJI NA WYKONYWANIE PRAWA W ZAKRESIE KONTROLI I POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI.....</b>	<b>14</b>
3.1. UNIA EUROPEJSKA .....	14
3.2. HELCOM .....	14
3.3. OSPAR .....	15
<b>4. ANALIZA PRAWNA NORM W ZAKRESIE KONTROLI I POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI PRZYJĘTYCH W WYBRANYCH PAŃSTWACH .....</b>	<b>16</b>
4.1. Szwecja.....	16
4.2. Norwegia .....	17
4.3. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej .....	18
4.4. Brazylia .....	19
<b>5. WYTYCZNE WPROWADZANIA POSTANOWIEŃ KONWENCJI BALASTOWEJ W PORCIE MORSKIM W GDYNI.....</b>	<b>23</b>
5.1. Ocena obowiązującego prawa polskiego .....	23
5.2. Wymogi prawne wynikające z konwencji BWM dla portów morskich .....	23
5.3. Wymogi prawne wynikające z załącznika do konwencji BWM dla portów morskich .....	28
5.4. Wymogi prawne wynikające z wytycznych Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej dla portów morskich .....	29
5.4.1. Stosowanie wytycznych .....	29
5.4.2. Ocena ryzyka .....	31
5.4.3. Zarządzanie ryzykiem .....	33
5.4.4. Urządzenia do odbioru wód balastowych .....	35
5.4.5. Urządzenia do odbioru osadów .....	38
5.5. Wytyczne w zakresie dostosowania prawa polskiego do konwencji BWM w portach morskich .....	40
<b>6. WNIOSKI .....</b>	<b>41</b>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>44</b>
<b>Prawo międzynarodowe.....</b>	<b>45</b>
<b>Prawa krajowe.....</b>	<b>46</b>
<b>Strony internetowe .....</b>	<b>47</b>

## Wykaz skrótów

ANSTF	Aquatic Nuisance Species Task Force
BWM	Ballast Water Management, International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami)
BWMP	Plan Postępowania z Wodami Balastowymi
BWRB	Książka Zapisów Wód Balastowych
CBD	Convention on Biological Diversity (konwencja o różnorodności biologicznej)
COP	Conference of the Parties
FSU	plywające obiekty magazynowe
FPSO	plywające obiekty produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe
GESAMP	<i>Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection</i> (Wspólna Grupa Ekspertów ds. Naukowych Aspektów Zanieczyszczeń Morskich)
GloBallast	Global Ballast Water Management Programme
HAOP	<i>harmful aquatic organisms and pathogens</i> (szkodliwych organizmów morskich i patogenów)
HELCOM	Helsinki Commission (Komisja Helsińska)
IAS	invasive alien species (obce gatunki inwazyjne)
IMO	International Maritime Organization (Międzynarodowa Organizacja Morska)
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki)
MEPC	Marine Environment Protection Committee IMO (Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO)
NANPCA	Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act
NISA	National Invasive Species Act
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
NOBANIS	Nordic-Baltic Network on Invasive Species
OSPAR	Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (konwencja o ochronie środowiska północno-wschodniego Atlantyku)
PSSA	particularly sensitive sea area (obszar morski o szczególnej wrażliwości)
UE	Unia Europejska
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza)
UNEP	United Nations Environmental Programme

## Wprowadzenie

Operacje balastowe (*ballasting and deballasting operations*) są przeprowadzane w portach i w obszarach przyległych do nich podczas przeładunków, uzupełniania paliwa, a ich rodzaj różni się w zależności od wielkości statku, typu transportu i szlaku żeglugowego. Około 76% całkowitej ilości transportowanych wód balastowych przewożą tankowce (37%) i masowce (39%) (Ø. Endresen, 2004, s. 615 in). Z wielu opracowań naukowych wynika, że przemysł żeglugowy jest odpowiedzialny za globalny transfer ponad dziesięciu miliardów ton wód balastowych rocznie (U.C. Oliveira, 2008, s. 19). Szacuje się, że ponad dziesięć tysięcy różnych gatunków morskich (fauny i flory) jest przewożonych w wodach balastowych każdego dnia, co wiąże się z tym, że podróżują one pomiędzy różnymi portami całego świata (GESAMP, 2001). Najbardziej zagrożonymi na zasiedlenie przez obce gatunki są ekosystemy wód portowych i przybrzeżnych.

Porty i przystanie morskie są zaliczane do „punktów zapalnych” (*hotspots*) koncentracji obcych gatunków inwazyjnych, z prostego względu. Stanowią one m.in. węzły koncentracji różnego rodzaju działalności związanej z transportem morskim, wymianą wód balastowych, usuwaniem odpadów, usuwaniem osadów, czyszczeniem ładowni.

Proces zasiedlania i rozprzestrzeniania się wprowadzanych przez operacje balastowe gatunków, które wykazują cechę inwazyjności – stąd ich powszechna nazwa *obce gatunki inwazyjne* (*invasive alien species – IAS*), wiąże się z wyjątkowo trudnymi do oszacowania zmianami w ekosystemie wyodrębnionego środowiska morskiego. Obce gatunki inwazyjne są jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla funkcjonowania ekosystemów morskich i przybrzeżnych, siedlisk oraz gatunków w takich morzach, jak Morze Bałtyckie, które podobnie jak Morze Śródziemne, jest zaliczane ze względu na ograniczony dostęp do Oceanu Światowego, do mórz półzamkniętych (*semi-enclosed seas*, por. UNCLOS, art. 122). Naturalnie ograniczone możliwości wymiany wód, niskie zasolenie i inne uwarunkowania powodują, że Bałtyk jest szczególnie wrażliwy na wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i negatywne oddziaływania. Do Morza Bałtyckiego w statkowych wodach balastowych; rzekami i kanałami; na obrośniętych kadłubach i podwodnych elementach statków przedostało się 117 obcych gatunków, z czego 77 uznano za zasiedlone, a 42 z nich przybyły w wodach balastowych (A. Pikkarainen, 2010).

Pierwszy, potwierdzony naukowo przypadek introdukcji obcego gatunku został zaobserwowany w 1903 r. i dotyczył Morza Północnego (*Biddulphia sinensis*). Obecnie wprowadzanie przez statkowe wody balastowe i osady obcych gatunków inwazyjnych do nowych dla nich środowisk jest uznane za jedno z czterech największych zagrożeń środowiska Oceanu Światowego obok zanieczyszczeń morskich, przełowienia żywych zasobów morskich i wyniszczenia siedlisk gatunków morskich.

Problem negatywnego oddziaływania morskich gatunków inwazyjnych stał się na tyle poważny, że społeczność międzynarodowa podjęła działania zmierzające do wprowadzenia norm prawnych skierowanych na zapobieganie i zminimalizowanie, a także wyeliminowanie przedostawania się IAS do nowych środowisk. Poniżej przedstawiono najważniejsze daty i wydarzenia, które doprowadziły do opracowania tekstu przyjętej w lutym 2004 r. międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.

- 1988 Kanada poinformowała Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO o pojawieniu się obcych gatunków inwazyjnych w wodach Wielkich Jezior;
- 1991 MEPC przyjął pierwsze *Wytyczne w sprawie zapobiegania wwożeniu niepożądanych organizmów morskich przez statki w wodach balastowych i usuwanych osadach*; MEPC.50(31);
- 1993 Zgromadzenie IMO przyjęło *Wytyczne w sprawie zapobiegania przewożeniu niepożądanych organizmów morskich przez statki w ich wodach balastowych i usuwanych odpadach*; A.774(18);
- 1994 MEPC ustanowił Grupę Roboczą ds. Wód Balastowych;
- 1997 Zgromadzenie IMO przyjęło *Wytyczne w sprawie kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi w celu zmniejszenia przewozu szkodliwych organizmów morskich i patogenów*; A.868(20);
- 1999 Grupa Robocza ds. Wód Balastowych podjęła prace nad opracowaniem międzynarodowej konwencji;
- 2004 podpisanie międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami BWM 2004.

Celem międzynarodowej konwencji *o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami* jest:

- zapobieganie,
- zmniejszanie i
- wyeliminowanie

ryzyka wprowadzania szkodliwych organizmów morskich i patogenów (*harmful aquatic organisms and pathogens* – HAOP) przewożonych w statkowych wodach balastowych i osadach do obcego dla nich środowiska morskiego; głównie do ekosystemów wód portowych i przybrzeżnych.

BWM 2004 ustanawia system inspekcji i wprowadza reżim wykonywania przyjętych postanowień. Konwencja BWM 2004 jest oparta na zasadzie przezorności i zawiera nowoczesne ramy zarządzania środowiskiem morskim w oparciu o podejście ekosystemowe i holistyczne (S. Marr, 2003, s. 114-117).

Każde państwo-strona BWM jest zobowiązane do zapewnienia posiadania w wyznaczonych przez nie portach i terminalach, w których odbywa się czyszczenie lub naprawa zbiorników balastowych, odpowiednich urządzeń do odbioru osadów, z uwzględnieniem wytycznych IMO. Takie urządzenia odbiorcze powinny działać bez powodowania nieuzasadnionych opóźnień statków i zapewniać bezpieczne usuwanie odpadów; tzn. takie, które nie spowoduje szkody lub w inny sposób negatywnie nie wpłynie na środowisko, ludzkie zdrowie, mienie lub zasoby państwa-strony oraz innych stron (art. 5 ust. 1 BWM). Strony BWM są również zobowiązane do poinformowania IMO o wszystkich przypadkach, pozwalających na przypuszczenie, że urządzenia o których mowa wyżej nie są wystarczające (art. 5 ust 2 BWM).

Konwencja BWM 2004 wejdzie w życie po dwunastu miesiącach od daty, w której nie mniej niż trzydzieści państw, których floty handlowe stanowią łącznie nie mniej niż 35% pojemności brutto światowej floty handlowej albo podpisze ją bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo złoży odpowiedni dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia (art. 18 BWM).

Status ratyfikacji BWM 2004 na 5 maja 2011 r. to 28 państw o łącznym tonażu 25,43% floty światowej i są to: Algieria, Antiqua i Barbuda, Barbados, Brazylia, Chorwacja, Egipt, Francja, Hiszpania, Holandia, Iran, Kanada, Kenia, Kiribati, Korea, Liberia, Malediwy, Malezja, Meksyk, Nigeria, Norwegia, Saint Kits and Nevis, Sierra Leone, Republika Południowej Afryki, Szwecja, Syria, i Tuvalu, Wyspy Cooka i Wyspy Marshalla.

Kontrola wprowadzania szkodliwych organizmów morskich i patogenów do środowiska morskiego wymaga rozwoju zintegrowanego zarządzania morskiego (*integrated marine governance*) i dobrze zaprojektowanych środków ochrony (*protective measures*). IMO podjęła wysiłki w tym zakresie opracowując kilkanaście wytycznych, w efekcie przygotowując tekst międzynarodowej konwencji BWM z 2004r. Jest to pierwsza międzynarodowa konwencja, która wprowadza instrumenty prawne i techniczne dotyczące ryzyka wynikającego z przenoszenia drogą morską organizmów w wodach balastowych.

Postanowienia konwencji BWM przewidują możliwość podejmowania przez państwo lub państwa środków dodatkowych (*additional measures*) w przypadku zaistnienia podstaw do przypuszczenia, że substancje lub energia wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio do środowiska morskiego mogą stworzyć zagrożenie zdrowia ludzkiego, zaszkodzić żywym zasobom i morskim ekosystemom, zniszczyć walory lub przeszkodzić w dozwolonym wykorzystaniu morza, nawet wówczas, gdy brak jest jednoznacznego dowodu na związek przyczynowy pomiędzy oddziaływaniami a ich domniemanymi potencjalnymi skutkami.

Skuteczna ochrona środowiska zależy od doskonałej koordynacji działań zapobiegawczych, działań w przypadku zagrożenia oraz zwalczania zanieczyszczeń. Oznacza to, że potrzebne są szybkie i skuteczne działania odpowiednich władz krajowych i rozwinięta oraz efektywna współpraca międzynarodowa oraz systemy raportowania (Y.Tanaka, 2009, s. 146 in).

Zasadniczo wszystkie porty bałtyckie są wyposażone w urządzenia do odbioru odpadów i zanieczyszczeń. Rzadko do odbioru wód balastowych i osadów. Przykładowo państwa-strony konwencji helsińskiej o ochronie środowiska obszaru Morza Bałtyckiego z 1992 r. wprowadziły do swoich porządków krajowych przepisy w zakresie obowiązkowego odprowadzania odpadów do portowych urządzeń, chociaż nie zawsze są one dostatecznie przestrzegane. Doświadczenia niemieckie pokazują, że inspekcje przeprowadzane w niemieckich portach bałtyckich w celu sprawdzenia spójności z obowiązkiem odprowadzania



zanieczyszczeń są adekwatne, ale także konieczne. Oznacza to, że efektywne inspekcje to jedyny sposób, żeby władze portowe mogły upewnić się, że statki nie naruszają zobowiązań w zakresie pozbywania się odpadów w portowych urządzeniach odbiorczych. Podobny mechanizm będzie konieczny do wprowadzenia w związku z wymaganiami wynikającymi z konwencji balastowej po jej wejściu w życie.

Warunkiem prawidłowego gospodarowania odpadami (w przyszłości również odprowadzanymi do urządzeń w portach osadami) jest ich rejestracja zgodnie z określonymi w prawie zasadami postępowania z odpadami. Rejestracja oraz raportowanie przyczyniają się do efektywnego zarządzania, a ich celem jest m.in. ułatwienie opracowywania skutecznych planów postępowania z odpadami na poziomie każdego z państw, a w wymiarze regionalnym promowania wspólnych działań we współpracy między państwami położonymi w obszarze Morza Bałtyckiego. Analogiczny mechanizm znajdzie prawdopodobnie zastosowanie w przypadku osadów ze statków.

Brak sprawnego systemu informowania (raportowania) uniemożliwia przegląd potrzeb i zdolności oraz możliwości danego portu (państwa portu) do przyjmowania w razie konieczności znajdujących się na statku wód balastowych i osadów. Taki stan prowadzi do niemożności podjęcia właściwych prac w zakresie planowania. Niezwykle ważne jest, żeby władze krajowe miały zapewniony dostęp do informacji o wyjątkach od powszechnie przyjętych reguł i przypadkach dotyczących zwolnień przyznawanych statkom zawijającym do portów.

W przyszłości system powiadamiania i konsultacji oraz procedury koordynacji powinny być wprowadzane i stosowane przez wszystkie państwa-strony konwencji balastowej. Prawidłowa ocena i właściwe decyzje podjęcia kontroli i przewidzianych procedur postępowania z wodami balastowymi i osadami w portach morskich są nierozdzielnie związane ze sprawnym systemem sprawozdawczym. Wymaga to też sprawności i gotowości wysoce wykwalifikowanej kadry i odpowiedniego sprzętu i oczywiście informacji oraz wymiany informacji z innymi państwami, tzn. właściwej komunikacji. Podstawą nawiązania kontaktu i prowadzenia wymiany informacji musi być zintegrowana procedura, która będzie ujednolicona i zrozumiała oraz możliwie prosta, taka sama dla wszystkich państw-stron konwencji balastowej w regionie Morza Bałtyckiego ze względu na jego specyfikę, mając na uwadze wejście w życie konwencji BWM w niedalekiej przyszłości.

Współpraca w zakresie zapobiegania, minimalizowania i wyeliminowania przedostawania się gatunków inwazyjnych do Morza Bałtyckiego w statkowych wodach balastowych i osadach powinna opierać się na wspólnie prowadzonych przez państwa w położone w obszarze morza Bałtyckiego obserwacje. Generalnie wszystkie państwa prowadzą obserwacje. Problemy, jakie występują związane są z niewystarczającą ilością odpowiedniego sprzętu.

W kontekście zobowiązań wynikających z konwencji balastowej ważna jest kontrola państwa portu, podczas której inspektorzy muszą sprawdzać certyfikaty i inne dokumenty dotyczące planów i postępowania z wodami balastowymi i osadami w związku z zapewnieniem szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego.

Istotnym zagadnieniem są szkolenia, które powinny być przeprowadzane w taki sposób, żeby nie było wątpliwości, że niektóre z nich są przeprowadzane zbyt rzadko, a inne za często. Tu konieczna jest fachowa weryfikacja. Znajduje to swoje uzasadnienie w trudnościach wynikających z dokonania rzeczywistej oceny ryzyka i zarządzania nim wobec problemu operacji balastowych w portach w związku z rosnącymi przewozami na Morzu Bałtyckim. Zdecydowanie to, co jest możliwe do wykonania, a co usprawnia na każdym etapie procedury z ramach reagowania, to uzupełnienie bazy sprzętowej i wysoko wykwalifikowani pracownicy.

## **1. DEFINICJE**

### **1.1. Pojęcie wód balastowych i osadów**

Zgodnie z międzynarodową konwencją *o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami* (dalej: BWB) wody balastowe to wody wraz z zawiesiną przyjęte na statek w celu kontroli przegłębienia, przechyłu, stateczności lub naprężeń statku (art. 1 ust. 2 BWB). Postępowanie z wodami balastowymi obejmuje procesy mechaniczne, fizyczne, chemiczne i biologiczne, pojedyncze bądź w kombinacjach, zastosowane w celu usunięcia, unieszkodliwienia lub uniknięcia pobrania bądź zrzutu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów wraz z wodami balastowymi i osadami (art. 1 ust. 3 BWB). Osady to substancja osadzona w wodzie balastowej na statku (art. 1 ust. 11 BWB). Zbiornik wód balastowych to każdy zbiornik wykorzystywany do przewozu wód balastowych (G-1).

## 1.2. Szkodliwe mikroorganizmy wodne i patogeny

Konwencja BWM 2004 nie zawiera definicji inwazyjnych gatunków obcych (IAS), natomiast definiuje pojęcie szkodliwych organizmów wodnych i patogenów (*harmful aquatic organisms and pathogens*). W doktrynie poddano dyskusjom kwestie, które z tych pojęć ma szerszy zakres.

Szkodliwe organizmy wodne i patogeny (*harmful aquatic organisms and pathogens* - HAOP) są definiowane jako wodne organizmy i patogeny, które jeżeli zostaną wprowadzone do środowiska, włączając ujścia rzek, lub do cieków wody słodkiej, mogą spowodować zagrożenie dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów, niekorzystnie wpłynąć na bioróżnorodność lub przeszkadzać w innym właściwym wykorzystaniu takich obszarów (art. 1 ust. 8 BWM).

## 1.3. Postępowanie z wodami balastowymi i osadami

Postępowanie ze statkowymi wodami balastowymi obejmuje procesy mechaniczne, fizyczne, chemiczne i biologiczne, pojedyncze bądź w kombinacjach, zastosowanie w celu usunięcia, uczynienia nieszkodliwymi lub uniknięcia pobrania bądź zrzutu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów wraz z wodami balastowymi i osadami (art. 1 ust. 3 BWM).

## 2. STOSUNEK MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI DO PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO

Zgodnie z art. 16 konwencji BWM 2004 żadne z jej postanowień nie będzie naruszać praw i obowiązków jakiegokolwiek Państwa wynikających ze zwyczajowego prawa międzynarodowego opierając się na konwencji o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, UNCLOS 1982).

## 2.1. MARPOL

Problem postępowania z wodami balastowymi leży również w zakresie regulacji konwencji *o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki* MARPOL 1973/78. Jej podstawowym celem jest zapobieganie i zmniejszanie ilości zanieczyszczeń morskich dostających się do morza ze statków w wyniku zrzutu substancji szkodliwych podczas normalnej eksploatacji statków (*routine operations of ships*), jak również zanieczyszczeń przypadkowych (*accidental pollution*). MARPOL 1973/78 definiuje substancje szkodliwą jako taką substancję, która jeżeli zostanie wprowadzona do morza może spowodować powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogarszać walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne z prawem użytkowanie morza, i zawiera każdą substancję podlegającą kontroli na podstawie tej konwencji (art. 2 ust 2 MARPOL 1973/78). Zgodnie z powyższym, można spotkać się z interpretacją, że jeżeli woda balastowa zawiera potencjalne inwazyjne gatunki lub patogeny powinna być traktowana jako substancja szkodliwa, a w konsekwencji konwencja MARPOL 1973/78 znajduje w określonym zakresie zastosowanie do postępowania z wodami balastowymi. Należy również wspomnieć na marginesie, że przy opracowywaniu norm dotyczących kontroli i postępowania z wodami balastowymi i osadami zastanawiano się czy nie wprowadzić ich do konwencji MARPOL 1973/78 (np. jako kolejny załącznik). W Załącznikach I i II do MARPOL 1973/78 znajdują się definicje czystego balastu (*clean ballast*) i oddzielnego balastu (*segregated ballast*). W Prawidle 16 Załącznika I do MARPOL 1973/78 wprowadzono wymagania dotyczące postępowania z wodami balastowymi na statku (dot. rozdzielenia oleju i balastu wodnego).

## 2.2. UNCLOS

Z chwilą wejścia w życie na świecie konwencji *o prawie morza* w 1994 r. państwa, które się nią związały ponoszą odpowiedzialność za ochronę i zachowanie środowiska morskiego (*responsibility to protect and preserve the marine environment*) (art. 192 UNCLOS). Konwencja ta ma charakter ramowy i wprowadza zasady ogólne prawa morza kodyfikując normy zwyczajowego morza. Wymaga również doprecyzowania wielu zagadnień w innych umowach międzynarodowych. Konwencja *o prawie morza* zawiera definicję zanieczyszczenia środowiska morskiego. Zgodnie z art. 1 ust 1 pkt 4 *zanieczyszczenie środowiska morskiego* oznacza takie bezpośrednie lub pośrednie wprowadzanie przez człowieka substancji lub energii do środowiska morskiego, łącznie z estuariami, które powoduje lub może powodować takie szkodliwe następstwa jak: szkody wyrządzone żywym

zasobom i życiu w morzu, niebezpieczeństwa dla zdrowia człowieka, przeszkody w działalności na morzu, w tym w poławianiu i w innych zgodnych z prawem sposobach korzystania z morza, obniżanie jakości użytkowej wody morskiej i pogarszanie warunków wypoczynku. Ponadto UNCLOS stanowi, że państwa stosują, odpowiednio do swoich możliwości, w zależności od okoliczności indywidualnie lub wspólnie, wszelkie środki zgodne z jej postanowieniami, które są konieczne dla zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego z jakiegokolwiek źródła, wykorzystując w tym celu najlepiej nadające się do zastosowania sposoby, jakie pozostają w ich dyspozycji, oraz dążą do uzgadniania swojej polityki w tej dziedzinie. Państwa stosują wszelkie środki konieczne dla zapewnienia, aby działalność była prowadzona pod ich jurysdykcją lub kontrolą w taki sposób, by nie wyrządzać szkody innym państwom i ich środowisku morskemu wskutek zanieczyszczenia i aby zanieczyszczenie będące następstwem wypadków lub działalności prowadzonej pod ich jurysdykcją lub kontrolą nie wykraczało poza obszary, na których wykonują one swoje suwerenne prawa zgodnie z niniejszą konwencją. UNCLOS określiła w art. 194 ust. 3, o jakie środki zmierzające do zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego chodzi. Warto zauważyć, że UNCLOS w art. 196 odnosi się do stosowania technologii lub wprowadzania gatunków obcych albo nowych stanowiąc, że państwa stosują wszelkie środki konieczne dla zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego w następstwie powstałego stosowania technologii na obszarach będących pod ich jurysdykcją lub kontrolą, albo powstałego umyślnego lub przypadkowego wprowadzania obcych lub nowych gatunków do określonej części środowiska morskiego, które może powodować w nim znaczne i szkodliwe zmiany. Odwołując się do definicji zanieczyszczenia oraz art. 194 i 196 UNCLOS, a także definicji substancji szkodliwej z MARPOL 1973/78 wydaje się jasne, że zrzut wody balastowej stanowi zagrożenia dla środowiska morskiego i powinien być traktowany podobnie jak zanieczyszczenie morskie.

### 2.3. CBD

Szczególny nacisk na zintegrowane zarządzanie morzami i obszarami przybrzeżnymi w celu ochrony przed inwazyjnymi gatunkami obcymi (*invasive alien species* – IAS) kładzie konwencja o różnorodności biologicznej CBD z 1992 r. (*Convention on Biological Diversity*, Rio de Janeiro, CBD 1992)<sup>1</sup>. Zgodnie z art. 8 CBD każde państwo-strona konwencji o

---

<sup>1</sup> [www.cbd.int](http://www.cbd.int)

*różnorodności biologicznej* powinno w takim zakresie, w jakim jest to możliwe ... (h) zapobiegać wprowadzaniu, kontrolować i usuwać (tępić) te z gatunków obcych, które zagrażają ekosystemom, siedliskom i gatunkom.

Ponadto należy zwrócić uwagę na Decyzję COP CBD z 2008r. (Decision IX/4 of COP (2008) “*In-depth review of ongoing work on alien species that threaten ecosystems, habitats and species*”) odwołującą się wzmocnienia mechanizmów zarządzania morskimi i przybrzeżnymi ekosystemami przez implementację konwencji BWM 2004 (por też Decision VIII/ 27of COP 2006)).

Art. 14 CBD odnosi się do ocen wpływu i zmniejszania negatywnych oddziaływań (*Impact Assessment and Minimizing Adverse Impacts*) oraz stanowi, że:

- w przypadku bliskiego lub poważnego niebezpieczeństwa bądź szkody, powstających pod jej jurysdykcją lub kontrolą dla różnorodności biologicznej na obszarze znajdującym się pod jurysdykcją innych państw lub na obszarach poza granicami jurysdykcji krajowej, powiadamia niezwłocznie potencjalnie zagrożone państwa o takim niebezpieczeństwie lub szkodzie, a także inicjuje działanie w celu zapobieżenia lub zmniejszenia tego niebezpieczeństwa lub szkody (art. 14 (d) CBD), oraz

- popiera uregulowania krajowe umożliwiające szybkie reagowanie na działania lub zdarzenia spowodowane zarówno przyczynami naturalnymi lub w inny sposób, które stanowią poważne i bliskie niebezpieczeństwo dla różnorodności biologicznej, oraz zachęca do współpracy międzynarodowej mającej na celu uzupełnienie tych uregulowań krajowych oraz, w razie potrzeby, w uzgodnieniu z innymi zainteresowanymi państwami lub regionalnymi organizacjami integracji gospodarczej, ustanawia wspólne plany postępowania w przypadkach nadzwyczajnych (art. 14(e)CBD).

### **3. WPLYW EUROPEJSKICH INSTYTUCJI NA WYKONYWANIE PRAWA W ZAKRESIE KONTROLI I POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI**

#### **3.1. UNIA EUROPEJSKA**

Obecnie tylko trzy państwa członkowskie Unii Europejskiej ratyfikowały konwencję BMW: Francja, Holandia i Szwecja. Komisja Europejska wyraźnie rekomenduje państwom członkowskim Unii Europejskiej ratyfikację konwencji balastowej. Wyraziła też chęć uczestnictwa w ramach współpracy z organizacjami regionalnym działającymi w Europie (HELCOM, OSPAR, Komisja REMPEC/Barcelona i Komisja Morza Czarnego) w rozwijaniu wewnętrznych środków mających na celu redukcję ryzyka przedostawania się do środowiska morskiego obcych gatunków przez wody balastowe zrzucane ze statków.

Z komunikatu Komisji Europejskiej *Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego, Plan działania*, wynika, że ograniczenie wprowadzania nowych, obcych gatunków przez statki może być dokonane głównie poprzez wprowadzenie w życie międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi oraz osadami ze statków, oraz „dzięki takim metodom jak uzdatnianie wody na pokładzie statku lub instalowanie urządzeń do odprowadzania wody balastowej w portach o znaczącym natężeniu ruchu w kierunku Morza Bałtyckiego i poza Morze Bałtyckie”. W komunikacie stwierdzono, że w Bałtyckim Planie Działań państwa skupione w HELCOM zgodziły się ratyfikować tę konwencję najpóźniej do 2013 r. Uzgodniono plan działania HELCOM koncentrujący się na zagospodarowaniu wody balastowej statków uprawiających żeglugę w obszarze Morza Bałtyckiego. Komisja Europejska ponadto zaleca wdrożenie wytycznych HELCOM/OSPAR dotyczących dobrowolnego tymczasowego stosowania norm w zakresie wymiany wód balastowych. W *Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego, Plan działania* podkreślono, że działania powinny opierać się na nowej wiedzy w tej dziedzinie, której źródłem są trwające badania, a także żeby zachęcać instytuty przemysłowe i badawcze do zainteresowania dalszymi innowacyjnymi podejściami. Partnerami wiodącymi są: HELCOM, Szwecja i Niemcy.

#### **3.2. HELCOM**

Stosownie do postanowień konwencji o ochronie środowiska obszaru Morza Bałtyckiego (*Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea*, Helsinki

Convention 1992)<sup>2</sup>, Komisja Helsińska (HELCOM) zajmuje się ochroną środowiska morskiego Morza Bałtyckiego uwzględniając różne źródła, z których przedostają się do morza zanieczyszczenia. Główną metodą działania HELCOM jest współpraca i koordynacja działań państw położonych nad Morzem Bałtyckim. W konwencji helsińskiej nie uregulowano *expressis verbis* problemu IAS, ale uznaje się, że pojęcie to mieści się w definicji zanieczyszczenia konwencji helsińskiej. Zgodnie z art. 2(1) konwencji helsińskiej *zanieczyszczenie* oznacza wprowadzenie przez człowieka, bezpośrednio lub pośrednio do morza, łącznie z ujściami rzek, substancji lub energii, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia człowieka, niszczyć żywe zasoby i morskie ekosystemy, stwarzać utrudnienie w dozwolonym użytkowaniu morza łącznie z rybołówstwem, pogarszać jakość użytkowanej wody morskiej oraz prowadzić do zmniejszenia walorów rekreacyjnych morza. HELCOM opracowała listę gatunków obcych obszaru Morza Bałtyckiego. Zakłada się, że ta lista oraz *Target species list* będą stanowić źródło informacji pomocne przy ocenie ryzyka (*risk assessment*). Podjęto się opracowania *HELCOM Ballast Water Road Map* do 2013 r.

### 3.3. OSPAR

W ujęciu Strategii zatytułowanej “*Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic*”, którą opracowała Komisja OSPAR powołana na podstawie konwencji o ochronie środowiska morskiego północno-wschodniego Atlantyku (*Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic, OSPAR Convention*)<sup>3</sup>, gatunki obce są przedmiotem analizy pod kątem wpływu przyszłej działalności człowieka na gatunki, ich siedliska oraz procesy ekologiczne. Konwencja OSPAR posługuje się definicją zanieczyszczenia obejmującą gatunki obce. Przez zanieczyszczenie rozumie wprowadzanie przez człowieka bezpośrednio lub pośrednio substancji lub energii do obszarów morskich, które powodują lub mają szkodliwy wpływ na ludzkie zdrowie, prowadzą do zniszczenia zasobów żywych lub ekosystemów morskich. W ostatnich latach została nawiązana silna współpraca między HELCOM i OSPAR. W efekcie podjętych prac tworzy się wspólne stanowiska i ogólne wytyczne, dotyczące na przykład wprowadzania standardu D-1 z Załącznika do BWM 2004 w zgodności z art. 13 ust. 3 BWM 2004 (*The Joint Notice to shipping from the Contracting Parties of HELCOM and OSPAR on General Guidance on the*

---

<sup>2</sup> [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi)

<sup>3</sup> [www.ospar.org](http://www.ospar.org)



*Voluntary Interim application of the D1 Ballast Water Exchange Standards in the Baltic Sea and the North-East Atlantic, 1 April 2008).*

#### **4. ANALIZA PRAWNA NORM W ZAKRESIE KONTROLI I POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI PRZYJĘTYCH W WYBRANYCH PAŃSTWACH**

##### **4.1. Szwecja**

Każde państwo-strona konwencji balastowej, odpowiednio do szczególnych uwarunkowań i możliwości, jest zobowiązana do opracowania dla swoich portów i wód pozostających pod jej jurysdykcją polityki i strategii lub programu postępowania z wodami balastowymi zgodnie z postanowieniami konwencji BWM dla wykonania celu określonego w jej treści (art. 4 BWM).

Warto też przyrzeć się doświadczeniom państw, które ratyfikowały konwencję BWM 2004. Szwecja jest państwem-stroną konwencji BWM 2004. Opracowała Strategię Krajową (*National Strategy*) i Plan Działania (*Action Plan*) dotyczące gatunków obcych, które są włączone do Krajowych Założeń Ochrony Środowiska (*National Environmental Objectives*) i stanowią podstawowe ramy dla wszystkich podejmowanych działań mających na celu ochronę środowiska w Szwecji. Strategia Krajowa i Plan Działania dla gatunków obcych były rozwijane przez współpracę pomiędzy Szwedzką Agencją Ochrony Środowiska (*the Swedish Environmental Protection Agency*), Szwedzką Agencją Leśnictwa (*the Swedish Forest Agency*), Szwedzkim Ministerstwem Rolnictwa (*the Swedish Board of Agriculture*), Szwedzkim Ministerstwem Rybołówstwa (*the Swedish Board of Fisheries*), Szwedzkim Urzędem Celnym (*Swedish Customs Service*), Szwedzką Administracją Morską (*Swedish Maritime Administration*) oraz Szwedzkim Centrum Informacji i Gatunkach (*the Swedish Species Information Centre*). Głównym celem Strategii Krajowej i Planu Działania jest: ustanowienie wspólnego systemu zarządzania gatunkami obcymi (i genotypami) na poziomie krajowym, które jest efektywne kosztowo i zróżnicowane pod względem aktualnych i potencjalnych ryzyk; ustanowienie szwedzkiej grupy ds. współpracy polegającej na koordynowaniu i udzielaniu wsparcia w pracach dotyczących inwazyjnych gatunków obcych (*Invasive Alien Species – IAS*) złożonej z reprezentantów instytucji sektorowych, krajowych organów administracji (poziom ministerialny), miast, uniwersytetów, organizacji zajmujących się badaniami i innych podmiotów zainteresowanych; ustanowienie podstaw dla oceny ryzyka poprzez klasyfikację ryzyk dot. gatunków obcych i opracowanie czarnych, szarych i białych

list; wprowadzenie decyzji uznających intencjonalną introdukcję (*intentional introductions*) gatunków obcych; identyfikację wektorów importu i rozprzestrzenienia się nieintencjonalnej introdukcji i rozwój planów w zakresie ich ilości.

#### 4.2. Norwegia

Norwegia ratyfikowała konwencję BWM 2004 w październiku 2006 r. W 2007 r. Norwegia ustanowiła międzysektorową strategię IAS, skupiającą dziesięć różnych Ministerstw, pod przewodnictwem Ministerstwa Środowiska. („*Strategy on Invasive Alien Species*”, Ministry of Environment 2007)<sup>4</sup>. Norweska polityka jest skonstruowana w ten sposób, że każdy sektor odpowiada za oddziaływanie na środowisko w zakresie własnych kompetencji. Norweska strategia IAS jest skierowana na wspólne rozumienie i wypracowanie drogi dzielenia się problemami dotyczącymi gatunków obcych; wskazuje na nowe środki, wprowadza podstawy dla skoordynowanego rozwoju środków i instrumentów w długiej perspektywie. Rząd norweski swoją strategię oparł na zasadzie przeczności (*precautionary principle*). W 2007 r. Norweskie Centrum Informacji o Bioróżnorodności (the Norwegian Biodiversity Information Centre) opublikowało norweską czarną listę gatunków obcych (“*The 2007 Norwegian Black List. Ecological Risk Analysis of Alien Species*”<sup>5</sup>, która stanowi przegląd ekologicznych analiz zagrożenia (*ecological risk analysis*) dla wybranych gatunków obcych zarejestrowanych w Norwegii. Analizy ryzyka zostały opracowane przez zespół ekspertów składających się z naukowców z sześciu różnych instytucji badawczych. Norwegia wprowadziła oraz udoskonala przepisy prawne dotyczące kontroli i usuwania ze środowiska szczególnie szkodliwych inwazyjnych gatunków obcych oraz aktywnie uczestniczy w pracach NOBANIS (*Nordic-Baltic Network on Invasive Species*)<sup>6</sup>. Norwegia pracuje nad *Narodowym Planem mappingu i monitoringu morskich inwazyjnych gatunków obcych* (*National Plan for mapping and monitoring of invasive alien marine species*) opierając się na przypadkach: the red king crab (*Paralithodes camtschaticus*), the Japanese seaweed (*Sargassum muticum*), the red macroalgae (*Heterosiphonia japonica*) and the pacific oyster (*Crassostrea gigas*).

W dniu 1 lipca 2010 r. weszło w życie w Norwegii *rozporządzenie w sprawie postępowania wodami balastowymi* (*Ballast Water Management Regulation*). Przepisy te zostały ustanowione zgodnie z *ustawą o bezpieczeństwie* (Ship Safety and Security Act 2007) i *ustawą o różnorodności przyrodniczej* (Nature Diversity Act 2009) w duchu podejścia

---

<sup>4</sup> [www.government.no](http://www.government.no)

<sup>5</sup> [www.biodiversity.no](http://www.biodiversity.no)

<sup>6</sup> [www.nobanis.org](http://www.nobanis.org)

przezornościowego i ekosystemowego. Warto zwrócić uwagę, że norweskie rozporządzenie nie zablokowało w pełni możliwości wymiany wód balastowych w portach morskich.

#### 4.3. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej problem obcych gatunków inwazyjnych został uznany za istotny pod koniec lat 80. ubiegłego wieku i był ściśle związany z gatunkiem o nazwie *zebra mussel*, który zadomowił się rozprzestrzeniając się w krótkim czasie i na ogromną skalę w obszarze Wielkich Jezior powodując straty w gospodarce amerykańskiej. Amerykańska Narodowa Administracja Oceaniczna i Atmosferyczna (National Oceanic and Atmospheric Administration – NOAA) przez Narodowe Centrum Badań nad Obcymi Gatunkami Inwazyjnymi gromadzi dane i opracowuje listę wszystkich wodnych obcych gatunków Wielkich Jezior. Lista zawiera 185 gatunków, z których 58 prawdopodobnie przybyło w wodach balastowych (U.C. Oliveira, 2008, s. 76). Stany Zjednoczone oraz Kanada jako jedne z pierwszych państw podjęły studia nad morskimi gatunkami inwazyjnymi i wprowadziły przymusowe środki postępowania z usuwanymi przez statki wodami balastowymi. Kanada ratyfikowała konwencję BWM, natomiast Stany Zjednoczone nie ratyfikowały jej, chociaż oba te państwa są pierwszymi, które wprowadziły szczególne przepisy dotyczące statkowych wód balastowych.

W 1990 r. Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił *Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act* (NANPCA), z którego wynika obowiązek wymiany wód balastowych na otwartym morzu (*open ocean exchange*) przed wejściem statku do regionu Wielkich Jezior. Na podstawie NANPCA ustanowiono Aquatic Nuisance Species Task Force (ANSTF), grupę składającą się z dziesięciu przedstawicieli agencji federalnych i dwunastu członków. ANSTF opracowuje plany strategiczne (*Aquatic Nuisance Species Task Force Strategic Plan 2007-2012*). W 1996 r. NANPCA przez National Invasive Species Act (NISA) przeprowadziła zmiany w programie postępowania z wodami balastowymi w obszarze Wielkich Jezior rozciągając przepisy na wszystkie wody przybrzeżne Stanów Zjednoczonych. W 1997 r. ustanowiono National Ballast Information Clearinghouse (NBIC) odpowiedzialny za gromadzenie, analizę i interpretację danych dotyczących praktyk postępowania z wodami balastowymi stosowanych przez statki handlowe operujące na wodach amerykańskich. NBIC otrzymuje w przybliżeniu dwadzieścia tysięcy formularzy balastowych (Ballast Water Reporting Form) rocznie. Należy wskazać, że poza przepisami, które dotyczą statków

przyptywających z obszaru poza 200 milami morskim wyłącznej strefy ekonomicznej, amerykańskie przepisy federalne i stanowe dotyczące postępowania z wodami balastowymi wykazują różnice. Opracowano w związku z tym projekt ustawy dotyczącej postępowania z wodami balastowymi (bill for a *Ballast Water Management Act*, 2007), który jednak nie wszedł w życie.

#### 4.4. Brazylia

Brazylia należy do 28 państw, które ratyfikowały konwencję BWM i częściowo internalizowała ją przez federalne przepisy nazwane NORMAM – 20/DPC (U.C. Oliveira, 2008, s. 3 in). Wobec zagrożenia zdrowia i zanieczyszczenia środowiska w związku z negatywnym wpływem statków i platform stosujących wody balastowe, brazylijski Urząd Morski, władze sanitarne i organy ochrony środowiska w zakresie powierzonych im kompetencji podjęły działania w celu zminimalizowania szkód wyrządzonych przez pobieranie, usuwanie, wymianę wód balastowych w miejscach uznanych za niedozwolone lub nieprzeznaczone do takiego postępowania.

Administracja morska Brazylii jest bezpośrednio reprezentowana przez Komendanta Marynarki Brazylijskiej (Commander of the Brazilian Navy) odpowiedzialnego za ratowanie życia ludzkiego i bezpieczeństwo żeglugi na morzu i szlakach wodnych śródlądowych, a także za zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska przez statki, platformy i ich instalacje pomocnicze. Część z tych obowiązków jest wykonywana przez Dyрекcję Portów i Wybrzeża (DPC). Do obowiązków DPC należy ponadto opracowanie *Norms of Maritime Authority* (NORMAM), które są instrumentem prawnym, o dużo wyższej efektywności niż prawo federalne i jego akty normatywne. Do zadań administracji morskiej należy określenie warunków koniecznych dla zapobiegania zanieczyszczeniu morza ze statków.

Działania brazylijskich organów administracji zostały skoncentrowane na wprowadzeniu systemu zarządzania wodami balastowymi, kontroli i monitoringu usuwania wód balastowych oraz ustanowieniu przez Urząd Morski reguł postępowania w przedmiotowym zakresie. Wprowadzono *przepisy o postępowaniu z wodami balastowymi ze statków* (NORMAM – 20/DPC), które wydano na podstawie:

- *Krajowej Polityki Środowiska* (ustawa Nr 6.938/1981);

- *ustawy o bezpieczeństwie ruchu na szlakach wodnych* (LESTA, ustawa Nr 9.537/1997). Zgodnie z tą ustawą Urząd Morski posiada kompetencje w zakresie ustanawiania wymogów dotyczących warunków bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki, platformy i instalacje (art. 4 LESTA);
- *ustawy o przestępstwach przeciwko środowisku* (ustawa Nr 9.605/1998) i dekretu zawierającego przepisy wykonawcze do tej ustawy (dekret 3.179/1999), który określa uprawnienia przyznane kompetentnemu organowi (Urząd Morski) w zakresie wydawania administracyjnych aktów normatywnych w celu zapewnienia skuteczności postępowań w zakresie właściwego nakładania kar administracyjnych. Na podstawie tych dwóch aktów normatywnych władzami właściwymi z zakresie potwierdzania naruszenia przepisów o ochronie środowiska i wszczynania postępowania administracyjnego są funkcjonariusze środowiskowi należący do Krajowego Systemu Środowiska – SYSNAMA, wyznaczeni do działań fiskalizacyjnych oraz funkcjonariusze Kapitanatów Portów i Ministerstwa Marynarki;
- postanowienia Krajowej Agencji Nadzoru Sanitarnego (ANVISTA) zatwierdzającego *regulamin techniczny nadzoru sanitarnego statków handlowych i pasażerskich znajdujących się w portach na obszarze całego kraju* (postanowienie Nr 217/2001). Przepisy zawarte w postanowieniu ANVISTA wprowadziły wymóg przekazywania przez jednostkę pływającą na żądanie władz sanitarnych odpowiednio wypełnionego Formularza Wymiany Wód Balastowych oraz przewidziały możliwość pobierania próbek w celu wykrycia ewentualnej obecności czynników szkodliwych i patogennych oraz wskaźników fizycznych i związków chemicznych w wodzie balastowej zgodnie z kryteriami określonymi przez ANVISTA.

Przepisy brazylijskie Dyrekcji Portów i Wybrzeża NORMAM – 20/DPC *o postępowaniu z wodami balastowymi ze statków* zawierają obszerny słowniczek terminów, którymi się posługują m.in: funkcjonariusz władz morskich, władza morska, władza portowa, władza sanitarna, inspekcja okrętowa, kompetentne władze, port zorganizowany. NORMAM – 20/DPC mają zastosowanie do wszystkich statków, bandery narodowej i bander obcych, wyposażonych w zbiorniki lub ładownie balastowe, korzystających z portów i terminali brazylijskich. Stosowanie procedur postępowania wodami balastowymi i osadami nie może prowadzić do niepotrzebnego przetrzymywania lub opóźnienia statków. Przepisy te przewidują jednak wyjątki i zwolnienia. Wyjątki dotyczą m.in. sytuacji awaryjnych lub szczególnych takich jak:

- przypadki siły wyższej;
- konieczność zrzucenia wód balastowych i osadów w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku i osób znajdujących się na jego pokładzie w sytuacjach awaryjnych lub podczas ratowania życia na morzu;
- zrzut wód balastowych i osadów w ich zawartych będący skutkiem uszkodzenia statku lub jego wyposażenia, o ile podjęto wszelkie rozsądne środki bezpieczeństwa przez i po wykryciu uszkodzenia lub zrzutu, a mające na celu zapobieżenie lub zminimalizowanie zrzutu, chyba, że uszkodzenie zostało spowodowane niedbalstwem armatora, towarzystwa żeglugowego, operatora statku lub oficera pokładowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo.

Zwolnienia obejmują wszystkie okręty wojenne, jednostki pomocnicze marynarki wojennej i inne statki stanowiące własność państwa oraz są przez państwo eksploatowane lub używane o ile nie wykonują działalności handlowej; statki wyposażone w zamknięte na stałe zbiorniki wody balastowej, która nie jest zrzucana do środowiska wodnego; jednostki pomocnicze i portowe; statki, których właściwości konstrukcyjne uniemożliwiają wymianę balastu, a które uprzednio armator powinien zgłosić do Dyrekcji Portów i Wybrzeża (DPC) sporządzając wniosek z uzasadnieniem; jednostki sportowe i rekreacyjne, używane wyłącznie w zawodach sportowych i dla wypoczynku lub jednostki poszukiwawcze i ratownicze, jeżeli ich długość całkowita nie przekracza 50 metrów, a maksymalna objętość wody balastowej nie przekracza 8 metrów sześciennych.

W rozdziale II NORMAM – 20/DPC zawarte są przepisy dotyczące planu postępowania z wodami balastowymi oraz postępowania z wodami balastowymi (inspekcji, wysyłania formularza wymiany wód balastowych, wskazówki ogólne dotyczące wymiany wody balastowej na statkach, osady, wytyczne dla platform wiertniczych, nowe techniki).

Rozdział III NORMAM – 20/DPC dotyczy sytuacji szczególnych (niemożność spełnienia wymogów ogólnych w zakresie wymiany wód balastowych, sytuacje awaryjne, żegluga kabotażowa, dwie wymiany wód balastowych).

W rozdziale IV NORMAM – 20/DPC wprowadzono procedury kontroli i przewidziano odpowiednie instrumenty wykonawcze. Wynika z nich, że kontrola wymiany wód balastowych powinna być dokonywana od sprawdzenia Planu Postępowania z Wodami Balastowymi i Formularza Wymiany Wód Balastowych. Książka Zapisów Balastowych i Międzynarodowy Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi, o ile dany statek je posiada, powinny być przeanalizowane i porównane z rejestrami czynności związanych z

balastem w celu potwierdzenia ich zgodności. Przedmiotem czynności kontrolnych wykonywanych przez Inspektora Okrętowego mogą być:

- zgodność metody wymiany balastu stosowanej przez statek z przewidzianą w Planie Postępowania z Wodami Balastowymi;
- sprawdzenie czy Formularz Wymiany Wód Balastowych został prawidłowo wypełniony;
- sprawdzenie ważności Świadectwa Postępowania z Wodami Balastowymi;
- sprawdzenie Książki Zapisów Balastowych oraz rejestrów okrętowych (Dziennik Pokładowy, Księga Pozycji Statku, Książka sondowania Zbiorników);
- sprawdzenie czy wymiana wody balastowej została przeprowadzona zgodnie z procedurami przewidzianymi w NORMAM – 20/DPC;
- przeprowadzenie próbkowania w celu oceny wody balastowej;
- w celu sprawdzenia danych zawartych w Formularzu Wymiany Wód Balastowych Inspektor Okrętowy może pobrać próbki wody ze zbiorników/ładowni balastowych, sprawdzić zasolenia wody za pomocą refraktometru.

Instrumenty wykonawcze przewidziane w NORMAM – 20/DPC opierają się na procedurze, z której wynika zakaz jakiegokolwiek naruszania tych przepisów w obszarach morskich wchodzących w skład terytorium Brazylii, ustanawia się sankcje zgodnie z prawem krajowym. W przypadku naruszenia tych przepisów funkcjonariusz władz morskich wszczyna postępowanie administracyjne na podstawie obowiązujących przepisów, może też podjąć odpowiednie środki w celu ostrzeżenia, zatrzymania lub zakazu wejścia statku do portu lub terminalu. Jest też upoważniony do wydania statkowi naruszającemu przepisy pozwolenia na wyjście z portu lub terminalu w celu zrzutu lub wymiany wód balastowych zgodnie z procedurami przewidzianymi w NORMAM – 20/DPC. Ponadto uregulowano kwestie właściwości organów, norm i procedur szczególnych dla wszczęcia postępowania administracyjnego, stosowania kar pieniężnych. NORMAM – 20/DPC uzupełnia siedem załączników: formularz wymiany wód balastowych, ballast water reporting form, metody wymiany wody balastowej, spis głównych portów krajowych, mapę głównych portów krajowych protokół wykroczenia przeciwko środowisku naturalnemu, schemat przebiegu nakładania kar.

## **5. WYTYCZNE WPROWADZANIA POSTANOWIENÍ KONWENCJI BALASTOWEJ W PORCIE MORSKIM W GDYNI**

### **5.1. Ocena obowiązującego prawa polskiego**

Polska nie ratyfikowała konwencji balastowej. W obowiązującym prawie polskim problematyka postępowania z wodami balastowymi i osadami nie została dotąd uregulowana w żadnym akcie prawnym rangi ustawy czy rozporządzenia. Polska jest stroną konwencji o prawie morza, konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki i konwencji o różnorodności biologicznej, a także konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. W polskim porządku prawnym nie zdefiniowano podstawowych pojęć, takich jak środowisko morskie, morskie gatunki inwazyjne i wielu innych o zasadniczym znaczeniu dla omawianej problematyki. Należy podkreślić, że w związku z dynamicznym rozwojem prawa Unii Europejskiej w przedmiotowym zakresie część pojęć dotyczących szeroko rozumianej problematyki morskiej wchodzi do języka prawniczego i doktryny.

### **5.2. Wymogi prawne wynikające z konwencji BWM dla portów morskich**

W lutym 2004 r. Londynie, w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej odbyła się Międzynarodowa Konferencja Dyplomatyczna w sprawie postępowania z wodami balastowymi, na której uchwalono międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments* - BWM 2004).

Konwencja BWM 2004 ma zastosowanie do:

- a) statków uprawnionych do podnoszenia bandery Państwa - Strony;
- b) statków nieuprawnionych do podnoszenia bandery Państwa - Strony, ale eksploatowanych pod zwierzchnictwem Państwa - Strony.

Konwencja BWM 2004 nie ma zastosowania do:

- a) statków, które nie są zaprojektowane lub skonstruowane do przewozu wód balastowych;
- b) statków Strony, które są eksploatowane wyłącznie na wodach podlegających jurysdykcji tej Strony, jeżeli Strona ta nie określi, że zrzut wód balastowych z takiego statku mógłby zaszkodzić lub zniszczyć środowisko, ludzkie zdrowie, mienie lub zasoby tej Strony lub Stron sąsiadujących bądź innych Państw;



- c) statków Strony, które są eksploatowane wyłącznie na wodach podlegających jurysdykcji innej Strony, pod warunkiem upoważnienia tej drugiej Strony do takiego wyłączenia. Żadna ze Stron nie powinna udzielić takiego upoważnienia, jeżeli działanie takie może zaszkodzić lub zniszczyć środowisko, ludzkie zdrowie, mienie lub zasoby tej Strony lub Stron sąsiadujących, bądź innych Państw. Jakakolwiek Strona nieudzielająca takiego upoważnienia powiadomi Administrację zainteresowanego statku, że postanowienia konwencji BWM 2004 stosują się do tego statku;
- d) statków, które są eksploatowane wyłącznie na wodach podlegających jurysdykcji jednej ze Strony i na morzu otwartym, z wyjątkiem statków, którym nie udzielono upoważnienia zgodnie z (c), jeżeli taka Strona nie określi, że zrzut wód balastowych z takiego statku mógłby zaszkodzić lub zniszczyć środowisko, ludzkie zdrowie, mienie lub zasoby tej Strony lub Stron sąsiadujących bądź innych Państw;
- e) jakiegokolwiek okrętu wojennego, wojskowych jednostek pomocniczych ani do innych statków stanowiących własność lub eksploatowanych przez Państwo i używanych czasowo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej. Jednakże każda ze Stron zapewni, przez podjęcie odpowiednich środków nieutrudniających eksploatacji lub zdolności eksploatacyjnych takich statków stanowiących własność Strony lub przez nią eksploatowanych, że statki te będą postępować zgodnie z konwencją BWM 2004 w takim zakresie, jak jest to uzasadnione i praktycznie możliwe;
- f) stałych, niepodlegających zrzutowi wód balastowych w hermetycznych zbiornikach na statkach.

Każdy statek uprawiający żeglugę powinien posiadać ważny certyfikat, Plan Postępowania z Wodami Balastowymi (BWMP) i Książkę Zapisów Wód Balastowych (BWRB). Statki powinny dokonywać wymiany wody balastowej (dotyczy to również zrzutu osadów) w odległości nie mniejszej niż 200 mil morskich od najbliższego lądu i na wodach o głębokości co najmniej 200 metrów, przestrzegając przyjętej procedury. W przypadku, gdyby statek nie był w stanie dokonać wymiany wód balastowych (dotyczy to również zrzutu osadów) w powyższy sposób, powinien dokonać jej jak najdalej od najbliższego lądu, co oznacza, że odległość ta nie powinna być mniejsza niż 50 mil morskich, a głębokość morza w miejscu przeprowadzenia tej czynności nie powinna być mniejsza niż 200 metrów. Zobowiązania te mają zasadnicze znaczenie dla Morza Bałtyckiego ze względu na jego rozmiary i głębokość

oraz zakaz zrzutów wód balastowych w obszarach szczególnie wrażliwych (PSSA) i morskich obszarach chronionych (których granice powinny być naniesione na mapach).

Nie można bez uzasadnienia zmuszać statku do zmiany kursu lub opóźnienia ze względu na powyższe punkty. Jeżeli kapitan uzna ze względu na złe warunki atmosferyczne, awarię lub okoliczności nadzwyczajne, że wymiana wód balastowych zgodnie z punktem 1 i 2 stanowiłaby zagrożenie dla bezpieczeństwa lub stabilności statku, jego załogi, pasażerów, nie wolno na statek nakładać obowiązku wymiany wód balastowych. System kontroli postępowania z wodami balastowymi ma zasadnicze znaczenie dla efektywności wprowadzania postanowień BWB w życie.

Należy jasno określić tryb postępowania uwzględniając praktykę stosowaną w innych państwach, ich możliwości, a w razie braku zgodności norm wprowadzić system środków prewencyjnych i sankcji. W przypadku naruszenia norm postępowania z wodami balastowymi, sytuacji awaryjnych, nadzwyczajnych lub uzasadnionych okoliczności, na administracji morskiej spoczywa obowiązek podejmowania działań zapewniających, że statek nie zrzuci wody balastowej w taki sposób, który zagrażałby środowisku, ludzkiemu zdrowiu, mieniu lub zasobom. W odniesieniu do statków Państw, które nie są Stronami konwencji BWB 2004, Państwa-Strony będą stosowały wymagania konwencji BWB w zakresie, w jakim będzie to konieczne, żeby zapewnić, że statki takie nie są traktowane bardziej korzystnie (zob Tab.1).

Statki stosujące metody postępowania z wodami balastowymi zgodnie Prawidłem D-2 Załącznika BWB, powinny dokonywać zrzutów:

- mniej niż 10 zdolnych do życia organizmów na metr sześcienny, większych lub równych 50 mikrometrom w najmniejszym wymiarze;
- mniej niż 10 zdolnych do życia organizmów na mililitr mniejszych niż 50 mikrometrów w najmniejszym wymiarze i większych lub równych 10 mikrometrom w najmniejszym wymiarze;
- wskaźnik drobnoustrojów w zrzucie nie powinien przekroczyć ustalonych w ustępie 2 Prawidła D-2 Załącznika BWB poziomów koncentracji. Drobnoustroje wskaźnikowe, jako norma zdrowotna dla człowieka, powinny obejmować:
- zaraźliwe *Vibrio cholerae* (O1 i O139) z mniej niż jedną jednostką tworzącą kolonię (cfu-colony forming unit) na 100 mililitrów lub mniej niż jedną cfu na 1 gram (mokrej wagi) próbek zooplanktonu;

- Escherichia coli mniej niż 250 cfu na 100 mililitrów;
- jelitowa Enterococci mniej niż 100 cfu na 100 mililitrów.

Tab.1. Standardy postępowania ze statkowymi wodami balastowymi

POJEMNOŚĆ BALASTU [m <sup>3</sup> ]	DATA BUDOWY	STANDARDY WYMAGANE DLA POSTĘPOWANIA Z WODĄ BALASTOWĄ
1500 ≤ pojemność ≤ 5000	przed 2009	Statek zbudowany przed rokiem 2009 o pojemności balastowej od 1500m <sup>3</sup> do 5000m <sup>3</sup> włącznie powinien do roku 2014 postępować z wodami balastowymi w sposób zgodny, co najmniej ze standardami technicznymi opisanymi w Prawidle D-1 lub D-2, po którym to czasie postępowanie to powinno odpowiadać standardom technicznym opisanym w Prawidle D-2. <i>Ships constructed before 2009 with a ballast water capacity of between 1500 and 5000 cubic meters must conduct ballast water management that at least meets the ballast water exchange standards D1 or the ballast water performance standards D2 until 2014, after which time it shall at least meet the ballast water performance standard D2.</i>
5000 < pojemność < 1500	przed 2009	Statek zbudowany przed rokiem 2009 o pojemności balastowej od 1500m <sup>3</sup> do 5000m <sup>3</sup> powinien do roku 2016 postępować z wodami balastowymi zgodnie co najmniej ze standardami technicznymi opisanymi w Prawidle D-1 lub D-2, po którym to czasie postępowanie to powinno odpowiadać standardom technicznym opisanym w prawidle D-2. <i>Ships constructed before 2009 with a ballast water capacity of less than 1500 or greater than 5000 cubic meters must conduct ballast water management that at least meets the ballast water exchange standards D1 or the ballast water performance standards D2 until 2016, after which time it shall at least meet the ballast water performance standard D2.</i>
pojemność < 5000	2009 lub później	Statek zbudowany w 2009r. lub później o pojemności balastowej mniejszej niż 5000m <sup>3</sup> powinien postępować z wodami balastowymi zgodnie z co najmniej ze standardami technicznymi opisanymi w Prawidle D-2. <i>Ships constructed in or after 2009 with a ballast water capacity of less than 5000 cubic meters must conduct ballast water management that at least meets the ballast water performance standard D2, until second annual survey of the ship, but not later than 31 December 2011.</i>
pojemność ≥ 5000	2009- 2012	Statek zbudowany w roku 2009 lub później, ale przed rokiem 2012, o pojemności balastowej 5000m <sup>3</sup> powinien postępować z wodami balastowymi zgodnie ze standardami opisanymi w Prawidle D-1 i D-2. <i>Ships constructed in or after 2009 but before 2012, with a ballast water capacity of 5000 cubic meters or more shall conduct ballast water management that at least meets the standard described in regulation D-1 or D-2 until 2016 and at least the ballast water performance standard D2 after 2016.</i>
pojemność ≥ 5000	2012 i później	Statek zbudowany w roku 2012 lub później o pojemności balastowej 5000m <sup>3</sup> i większej powinien postępować z wodami balastowymi zgodnie ze standardami technicznymi opisanymi w Prawidle D-2. <i>Ships constructed in or after 2012, with a ballast water capacity of 5000 cubic meters or more shall conduct ballast water management that at least meets the ballast water performance standard D2.</i>

Środki dodatkowe (*additional measures*) mogą być wprowadzane przez Państwo-Stronę konwencji BWM 2004 indywidualnie lub wspólnie z innymi Stronami. Żadne z postanowień konwencji BWM 2004 nie może być interpretowane jako uniemożliwiające podejmowanie ostrzejszych środków w celu zapobiegania, minimalizowania lub eliminowania przenoszenia szkodliwych organizmów wodnych i patogenów poprzez kontrolę i właściwe postępowanie ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, zgodnych z prawem międzynarodowym (art. 2 ust. 3 BWM). Do wprowadzania środków dodatkowych (*additional protective measures*) odnosi się załącznik do konwencji BWM 2004 zatytułowany *Przepisy o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami*. W rozdziale C *Wymagania specjalne na niektórych obszarach* załącznika w Prawidle C-1 *Środki dodatkowe* (uzupełniające) stwierdza się, że Państwo-Strona BWM 2004, indywidualnie lub wspólnie z innymi stronami może określić jakie konieczne środki uzupełniające należy wprowadzić w celu spełnienia wymogów wynikających z rozdziału B *Wymagania dla statków dotyczące postępowania z wodami balastowymi i kontroli*.

Celem wprowadzania środków dodatkowych jest uzupełnienie tych środków, które są określone w rozdziale B dla zapobieżenia, ograniczenia lub wyeliminowania przewozu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów w statkowych wodach balastowych i osadach. W razie przyjęcia takich środków dodatkowych Strona lub Strony mogą zgodnie z prawem międzynarodowym wymagać, żeby statki spełniały określony standard techniczny lub wymagania. Należy zaznaczyć, że przed ustanowieniem środka dodatkowego (standard techniczny lub wymagania) Strona lub Strony przeprowadzą uzgodnienia z sąsiednimi lub innymi Państwami, których taki środek dodatkowy dotyczy.

Postępowanie w przypadku wprowadzania środków dodatkowych wiąże się z uwzględnieniem: wytycznych IMO; poinformowania IMO o zamiarze ustanowienia środka (lub środków) dodatkowego na co najmniej sześć miesięcy przez planowaną datą ich wprowadzenia, z wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych bądź zagrożenia epidemią (informacja powinna zawierać dane określone w Prawidle C-1(3)(2) załącznika do BWM 2004; uzyskaniem zgody IMO w zakresie wymaganym przez zwyczajowe prawo morza zgodnie z UNCLOS.

W związku powyższym i zgodnie z Prawidłem C-1 Załącznika BWM możliwe są dwie procedury wprowadzania środków dodatkowych: jedna procedura, która wymaga zatwierdzenia przez IMO i druga procedura, która wymaga tylko poinformowania IMO (w szczególności informacje powinny zostać przekazane Komitetowi Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) – por. G-13). Środki dodatkowe o których mowa w Prawidle C-1 nie mogą obniżać poziomu bezpieczeństwa i ochrony statku oraz kolidować z wymaganiami innych konwencji, które statek musi spełniać. Z Prawidła C-1 wynika ponadto, że Strona lub Strony, które wprowadzają środki dodatkowe mogą odstąpić od ich stosowania czasowo oraz wtedy, gdy zajdzie uzasadniona przyczyna. Wyjątki w zakresie wprowadzania środków dodatkowych wymienione są w Prawidle A-3 Załącznika do BWM 2004.

Zgodnie z art. 7(1) konwencji BWM2004, Statki podnoszące banderę Państwa-Strony konwencji BWM lub eksploatowane pod jej zwierzchnictwem podlegają przeglądom i certyfikacji zgodnie z postanowieniami załącznika do BWM 2004 (rozdziale E). Należy zwrócić uwagę, że art. 7(2) BWM odnosi się do omówionych wyżej środków dodatkowych. Wynika z niego, że wprowadzane przez Stronę zgodnie z art. 2(3)BWM i rozdziałem C załącznika BWM środki dodatkowe będą weryfikowane na odpowiedzialność Strony, która je wprowadziła i nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia statku. Rozdział E Załącznika do BWM został zatytułowany *Wymagania dla przeglądów i wydawania świadectw o postępowaniu z wodami balastowymi*. Zgodnie z Prawidłem E-1 statki o pojemności brutto 400 ton i większej, wyłączając ruchome platformy, FSU (pływające obiekty magazynowe) i FPSO (pływające obiekty produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe), podlegają przeglądom (Prawidło E-1(1-5)). Certyfikaty zostały uregulowane w Prawidłach E-2 do E-5.

### **5.3. Wymogi prawne wynikające z załącznika do konwencji BWM dla portów morskich**

Zgodnie z Prawidłem A-2 Załącznika BWM zrzut wód balastowych powinien być przeprowadzany wyłącznie z zastosowaniem metod właściwego postępowania z wodami balastowymi zgodnych z postanowieniami Załącznika do BWM.

## 5.4. Wymogi prawne wynikające z wytycznych Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej dla portów morskich

### 5.4.1. Stosowanie wytycznych

Znaczenie prawne rezolucji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (MEPC IMO), w których są zawarte wytyczne do konwencji BWM (G-1 do G-14) wynika z uprawnień Komisji jako organu IMO do podejmowania decyzji na podstawie umowy konstytuującej IMO oraz konwencji BWM 2004. Wytyczne, które mają charakter zaleceń, nie są umowami międzynarodowymi w sensie prawnym, a to oznacza, że formalnie nie mają mocy wiążącej. Kierując się jednak podejściem funkcjonalnym do prawa, należy podkreślić, że przyjmuje się obligatoryjność wytycznych przede wszystkim ze względów praktycznych. Takie podejście znajduje również podstawy w celach statutowych IMO oraz wynika z interpretacji już obowiązujących umów międzynarodowych oraz konwencji BWM. Celem wytycznych jest ułatwienie państwom implementacji postanowień BWM do prawa krajowego. Status formalnoprawny rezolucji i okólników IMO określa rezolucja Zgromadzenia A.911(22) *Uniform Wording for Referencing IMO Instruments*.

Wytyczne Komitetu Ochrony Środowiska Międzynarodowej Organizacji Morskiej powinny być stosowane przez państwa w najkrótszym możliwym czasie lub z chwilą wejścia w życie na świecie międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami. Poniżej przedstawiono zestawienie wytycznych MEPC IMO (G-1 do G-14) w odniesieniu do odpowiednich postanowień konwencji BWM (zob. Tab. 2).

Tab. 2. Zestawienie Wytycznych MEPC IMO dotyczące Konwencji BWM

Oznaczenie i tytuł wytycznych MEPC IMO	Odpowiednie postanowienia BWM 2004 i Załącznika do BWM
G-1 Wytyczne w sprawie urządzeń do odbioru osadów ( <i>Guidelines for Sediment Reception Facilities</i> ) Rezolucja MEPC.152(55); przyjęta 13 października 2006r.	Art. 5 BWM, Prawidło B-5 Załącznika do BWM
G-2 Wytyczne dotyczące pobierania próbek wód balastowych ( <i>Guidelines for Ballast Water Sampling</i> ) Rezolucja MEPC.173(58); przyjęta 10 października 2008r.	Art. 9 BWM
G-3 Wytyczne dotyczące równoważnego stosowania się do postępowania z wodami balastowymi ( <i>Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance</i> ) Rezolucja MEPC.123(53); przyjęta 22 lipca 2005r.	Prawidło A-5 Załącznika do BWM
G-4 Wytyczne w sprawie postępowania z wodami balastowymi i opracowania planów postępowania z wodami balastowymi ( <i>Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans</i> ) Rezolucja MEPC.127(53); przyjęta 22 lipca 2005r.	Prawidło B-1 Załącznika do BWM
G-5 Wytyczne dotyczące urządzeń odbiorczych wód balastowych ( <i>Guidelines for Ballast Water Reception Facilities</i> ) Rezolucja MEPC.153(55); przyjęta 13 października 2006r.	Prawidło B-3 Załącznika do BWM
G-6 Wytyczne dotyczące wymiany wód balastowych ( <i>Guidelines for Ballast Water Exchange</i> ) Rezolucja MEPC.124(53); przyjęta 22 lipca 2005r.	Prawidło B-4 Załącznika do BWM
G-7 Wytyczne dotyczące oceny ryzyka zgodnie z Prawidłem A-4 ( <i>Guidelines for Risk Assessment under Regulation A-4</i> ) Rezolucja MEPC.162(56); przyjęta 13 lipca 2007r.	Prawidło C-1 Załącznika do BWM oraz Prawidło A-4 Załącznika do BWM
G-8 Wytyczne w sprawie uznania systemów postępowania z wodami balastowymi ( <i>Guidelines for approval of ballast water management systems</i> ) Znowelizowane wytyczne G-8 (MEPC.125(53)) Rezolucja MEPC.174(58); przyjęta 10 października 2008r.	Prawidło D-3(1) Załącznika BWM
G-9 Procedura uznania systemów postępowania z wodami balastowymi, które wykorzystują substancje aktywne ( <i>Procedure for Approval of Ballast Water Management Systems that make use of Active Substances</i> ) Znowelizowane wytyczne G-9 (MEPC.126(53)) Rezolucja MEPC.169(57); przyjęta 4 kwietnia 2008r.	Prawidło D-3(2) Załącznika do BWM
G-10 Wytyczne w sprawie uznania i nadzoru programów prototypowej obróbki wód balastowych ( <i>Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes</i> ) Rezolucja MEPC.140(54); przyjęta 24 marca 2006r.	Prawidło D-4 Załącznika do BWM
G-11 Wytyczne dotyczące standardów projektowych i konstrukcyjnych wymiany wód balastowych ( <i>Guidelines for ballast water exchange design and construction standards</i> ) Rezolucja MEPC.149(55); przyjęta 13 października 2006r.	Prawidło B-3 Załącznika do BWM
G-12 Wytyczne do projektowania i budowy w celu ułatwienia kontroli osadów na statkach ( <i>Guidelines for sediment control on ships</i> ) Rezolucja MEPC.150(55); przyjęta 13 października 2006r.	Art. 5 BWM Prawidło B-5 Załącznika do BWM
G-13 Wytyczne w sprawie dodatkowych środków odnośnie postępowania z wodami balastowymi łącznie z sytuacjami nadzwyczajnymi ( <i>Guidelines for additional measures including emergency situations</i> ) Rezolucja MEPC.161(56); przyjęta 13 lipca 2007r.	Prawidło C-1 Załącznika do BWM
G-14 Wytyczne w sprawie wyznaczania obszarów wymiany wód balastowych ( <i>Guidelines on designation of areas for ballast water exchange</i> ) Rezolucja MEPC.151(55); przyjęta 13 października 2006r.	Prawidło C-2 Załącznika do BWM

Zródło: Dorota Pyć opracowanie własne na podstawie [www.imo.org](http://www.imo.org)

### 5.4.2. Ocena ryzyka

Zakłada się, że ocena ryzyka (*risk assessment*) introdukcji gatunków obcych oparta na badaniach naukowych dostarcza podstaw w procesie podejmowania decyzji i zarządzania ryzykiem (*risk assessment*). Ocena ryzyka jest logicznym procesem oszacowania możliwego powstania i konsekwencji szczególnych zdarzeń, takich jak wprowadzenie, osiedlenie się oraz rozprzestrzenianie szkodliwych organizmów morskich i patogenów (UNEP 2008). Ocena ryzyka może być jakościowa i ilościowa, może być również wartościującą decyzją uzdrawiającą (wyważenie prewencji/przezorności względem prowadzonej działalności w środowisku morskim), jeżeli jest kompleksowa systemowo i wykonana w rygorystyczny sposób. Poniżej przedstawiono zasady oceny ryzyka na podstawie wytycznych (Tab. 3).

Tab. 3. Zasady oceny ryzyka

Zasady oceny ryzyka	Cel
<b>Skuteczność</b> <i>Effectiveness</i>	Celem podejmowanych środków zmierzających do oceny ryzyka jest określenie odpowiedniego poziomu ochrony ( <i>an appropriate level of protection</i> ).
<b>Przejrzystość</b> <i>Transparency</i>	Zalecone działania ustalone na podstawie przeprowadzonej oceny ryzyka powinny być wyraźnie udokumentowane i dostępne w procesie podejmowania decyzji.
<b>Spójność</b> <i>Consistency</i>	Jednolity wysoki poziom oceny ryzyka jest osiągany w zwyczajowym procesie i przez utrwalone metody.
<b>Wszelstronność</b> <i>Comprehensiveness</i>	Oceny ryzyka dokonuje się w oparciu o szeroki zakres wartości, w tym ekonomiczne, środowiskowe, społeczne i kulturowe, i na ich podstawie formułowane są zalecenia.
<b>Zarządzanie ryzykiem</b> <i>Risk Management</i>	Istnieje scenariusz niskiego ryzyka, jednak ryzyko równe zero nie jest osiągalne. Stąd też postulat zarządzania ryzykiem możliwym do przyjęcia w każdym przypadku.
<b>Przezorność</b> <i>Precautionary</i>	Ocena ryzyka musi uwzględniać różne elementy: niepewności, zawodności i brak informacji przy opracowywaniu założeń. Wszystkie elementy należy traktować jak wskaźniki potencjalnego ryzyka.
<b>Podstawy naukowe</b> <i>Science based</i>	Ocena ryzyka opiera się na najlepszych dostępnych informacjach i ich analizie za pomocą metod naukowych.
<b>Ciągły postęp</b> <i>Continuous improvement</i>	Każdy model ryzyka powinien być poddawany okresowej ocenie i podlegać aktualizacji.

Z Wytycznych G-7 wynika, że całkowite prawdopodobieństwo inwazji obcych gatunków uwięzionej powodzeniem zależy częściowo od ilości organizmów oraz od częstotliwości, z jaką są wprowadzane przez cały czas zwolnienia. Dlatego zaleca się, żeby ocena ryzyka uwzględniała następujące czynniki: całkowitą objętość zrzucanych wód; objętość zrzucanych wód podczas każdej podróży; ogólną liczbę zrzutów; rozkład czasowy zrzutów. Zgodnie z Prawidłem A-4(3), Strony powinny porozumieć się z innymi Stronami, które mogłyby ponieść szkodę na skutek udzielonego zezwolenia. Obowiązek poinformowania przez Stronę



dotyczy również Państw sąsiadujących i Państw, które mogłyby ponieść szkodę oraz państw położonych w tym samym regionie biogeograficznym co port odbioru. Strona powinna ustalić w tym celu punkt kontaktowy, natomiast wobec braku informacji od Strony, punkt kontaktowy IMO MEPC spełnia wymogi Wytycznych G-7. Wytyczne G-7 wprowadzają trzy metody oceny ryzyka, które zostały przedstawione w tabeli poniżej (tab.4).

Tab. 4. Metody oceny ryzyka

Metody oceny ryzyka zgodnie z Prawidłem A-4 Załącznika BWM	Opis metody oceny ryzyka	Kryteria scenariusza ryzyka
<p><b>Ocena ryzyka dopasowania do środowiska</b> <i>Environmental matching risk assessment</i></p>	<p>- porównanie warunków środowiska obejmujące temperaturę i zasolenie między donorowymi regionami biogeograficznymi a regionami odbioru; - dane niezbędne do oceny ryzyka obejmują: pochodzenie wód balastowych, które należy usunąć w porcie odbioru; region biogeograficzny portu donorowego i portu odbioru; przeciętnych warunków środowiska; - trudnością w wykorzystaniu dopasowania do środowiska jest określenie warunków środowiska, które prognozują zdolność gatunków inwazyjnych do pomyślnego zadomowienia się i powodowania szkód w nowym środowisku oraz ocena czy ryzyko zrzutu wód balastowych jest dostatecznie niskie, żeby można je było podjąć.</p>	<p>- scenariusz wysokiego stopnia zagrożenia (<i>high risk scenerio</i>) może być zalecony, gdy warunki środowiska portu donorowego pokrywają się z warunkami środowiska portu odbioru; - scenariusz niskiego stopnia zagrożenia (<i>low-risk scenerio</i>) może być zalecony, gdy warunki środowiska portu donorowego nie pokrywają się z warunkami środowiska regionu odbioru.</p>
<p><b>Ocena ryzyka biogeograficznego gatunków</b> <i>Species' biogeographical risk assessment</i></p>	<p>- porównanie biogeograficznego rozmieszczenia gatunków obcych i niebezpiecznych gatunków rodzimych, które zamieszkują port donorowy i port odbioru, w regionach biogeograficznych. Gatunki częściowo pokrywające się w portach donorowych i odbioru oraz regiony biogeograficzne stanowią bezpośrednią wskazówkę, że warunki środowiska są podobne w stopniu wystarczającym, żeby uwzględnić wspólną florę lub faunę. Ogólną wskazówką ryzyka może być sytuacja, w której region biogeograficzny odbioru jest głównym źródłem gatunków atakujących inne obszary; - dane niezbędne do oceny ryzyka wykorzystując biogeograficzne podejście do gatunków obejmują m.in.: obserwacje wtargnięcia w donorowych i odbierających regionach biogeograficznych i w portach; obserwacje gatunków rodzimych, które mogą być przenoszone przez wody balastowe w donorowym regionie, które wtargnęły do innych regionów biogeograficznych oraz ilość zaatakowanych regionów biogeograficznych; obserwacje gatunków rodzimych w porcie donorowym, które mają możliwość oddziaływania na ludzkie zdrowie lub mogą wywierać skutek w postaci wpływu ekologicznego czy ekonomicznego po wprowadzeniu do regionu odbioru przez transfer wód balastowych.</p>	<p>- wysokie ryzyko może zachodzić, gdy w porcie odbioru występują gatunki obce, pochodzące z regionu biogeograficznego portu donorowego; - wysokie ryzyko może zachodzić, gdy port donorowy i port odbioru posiadają gatunki obce, które pochodzą z innych regionów biogeograficznych; - umiarkowane do wysokiego ryzyko może zachodzić, gdy biogeograficzny region odbioru zawiera obce gatunki, których obszar pochodzenia obejmuje donorowy region biogeograficzny; - ryzyko umiarkowane do wysokiego może zachodzić, gdy biogeograficzny region odbioru jest głównym źródłem gatunków obcych dla innych regionów biogeograficznych.</p>
<p><b>Ocena ryzyka dla określonych gatunków</b> <i>Species-specific risk assessment</i></p>	<p>- wykorzystanie informacji dotyczących historii życia i tolerancji fizjologicznej do określenia fizjologicznych ograniczeń gatunku w celu oceny możliwości przeżycia lub zakończenia cyklu życiowego w środowisku odbierającym; - ustalenie gatunków, które są potencjalnie inwazyjne i niebezpieczne wymaga określenia przez Strony wszystkich gatunków, łącznie z gatunkami kryptogenicznymi, które występują w porcie donorowym. Następnie wybiera się gatunki docelowe w oparciu o kryteria, które identyfikują gatunki zdadne do tego, żeby przedostać i stać się niebezpiecznymi. Należy uwzględnić następujące czynniki: dowody wcześniejszego wprowadzania; udowodniony wpływ na środowisko, gospodarkę, ludzkie zdrowie, mienie lub zasoby; siłę i rodzaj wzajemnych oddziaływań ekologicznych; aktualne rozmieszczenie w obrębie regionu biogeograficznego; powiązania z wodami balastowymi jako wektorem.</p>	<p>- ocena ryzyka dla określonych gatunków może zostać uznana za sygnalizującą wysokie ryzyko, gdy identyfikuje co najmniej jeden gatunek docelowy, który odpowiada łącznie poniższym przesłankom: - prawdopodobnie spowoduje szkody; - występuje w porcie donorowym lub w porcie odbioru; - jest prawdopodobnie przeniesiony do portu odbioru w wodach balastowych; - prawdopodobnie przetrwa w porcie odbioru.</p>

### 5.4.3. Zarządzanie ryzykiem

Istnieje scenariusz niskiego ryzyka, jednak ryzyko równe zero nie jest osiągalne. Stąd też postulat zarządzania ryzykiem możliwym do przyjęcia w każdym przypadku. Składowymi procesami zarządzania ryzykiem są m.in.: postępowanie ze statkowymi wodami balastowymi i osadami oraz opracowywanie planów w tym zakresie, pobieranie próbek, wymiana wód balastowych.

Wytyczne G-1 w sprawie urządzeń do odbioru osadów<sup>7</sup> przypominają zgodnie z art. 5 BWM o obowiązku zainstalowania w portach i terminalach wyznaczonych przez państwo-stronę Konwencji BWM dla czyszczenia i naprawy zbiorników balastowych na statkach odpowiednich urządzeń odbiorczych w celu odbioru osadów powstałych w tych zbiornikach. Art. 5 BWM Stanowi, że „urządzenia odbiorcze powinny działać bez powodowania nieuzasadnionych opóźnień statków i zapewnić takie bezpieczne usunięcie osadów, które nie zaszkodzi lub nie zniszczy środowiska, ludzkiego zdrowia i mienia lub zasobów tej Strony lub innych Stron”. Wytyczne G-1 zawierają: ogólne i szczegółowe wymagania techniczne, którym powinny odpowiadać urządzenia odbiorcze oraz zasady usuwania i sposób postępowania z osadami, mają pomagać w określeniu możliwości urządzeń odbiorczych; wskazują na konieczność szkolenia pracowników zatrudnionych w obiektach odbiorczych.

Celem Wytycznych G-2 dotyczące pobierania próbek wód balastowych<sup>8</sup> jest dostarczenie Stronom, a w szczególności inspektorom Państw Portu praktycznych i technicznych wskazówek dotyczących pobierania i analizy próbek wód balastowych dla ustalenia czy statek spełnia wymagania konwencji BWM 2004 w rozumieniu art. 9 *Inspekcje statków*. Pobieranie próbek przez inspektorów Państwa Portu lub innych upoważnionych funkcjonariuszy powinno odznaczać się stosowaniem metod, które są: bezpieczne dla statku, inspektorów, załogi i operatorów; proste, szybkie i możliwe od zastosowania w miejscu zrzutu balastu. Czas potrzebny do analizy próbek nie powinien być wykorzystywany jako podstawa do nieuzasadnionego opóźnienia operacji, odpłynięcia czy ruchu statku (por. art. 12 BWM *Nieuzasadnione opóźnienie statku*). Należy zwrócić uwagę, że wymagania dotyczące pobierania próbek w celu przeprowadzenia kontroli wymogów wynikających z Prawidła D-1 i D-2 różnią się ze względu na parametry standardów wymiany wód balastowych w nich

---

<sup>7</sup> Wytyczne w sprawie urządzeń do odbioru osadów (*Guidelines for Sediment Reception Facilities*); Rezolucja MEPC.152(55) przyjęta 13 października 2006r.

<sup>8</sup> Wytyczne dotyczące pobierania próbek wód balastowych (*Guidelines for Ballast Water Sampling*); Rezolucja MEPC.173(58) przyjęta 10 października 2008r.

zawartych. Załącznik do Wytycznych G-2 składa się z ośmiu części, w których uregulowano następujące zagadnienia: pobieranie próbek z rurociągu odprowadzającego wody balastowe; pobieranie próbek ze zbiorników wód balastowych; protokoły z pobierania i analiz próbek; formularz danych dla próbek; aspekty zdrowia i bezpieczeństwa; zalecenia dla inspekcji państwa portu dotyczące zestawu narzędzi do pobierania próbek wód balastowych; obsługa, przechowywanie, etykietowanie i transport; zapis łańcucha dozoru (*Chain of Custody Record*).

Wytyczne G-3 *dotyczące równoważnego stosowania się do postępowania z wodami balastowymi*<sup>9</sup> dotyczą postępowania z wodami balastowymi na statkach wycieczkowych wykorzystywanych wyłącznie do rekreacji i zawodów, oraz ratowniczych i poszukiwawczych o długości całkowitej mniejszej niż 50m, o maksymalnej przepustowości balastowej 8m<sup>3</sup>. Wytyczne G-3 zawierają zalecenia w zakresie środków ostrożności koniecznych do zastosowania w celu zmniejszenia do minimum przenoszenia niebezpiecznych organizmów wodnych i patogenów. Wytyczne G-4 *Wytyczne w sprawie postępowania z wodami balastowymi i opracowania planów postępowania z wodami balastowymi*<sup>10</sup> opracowano w celu wdrożenia postanowień prawidła B-1 Załącznika do Konwencji BWB.

Tab 5. Metody wymiany wód balastowych

Nazwa metody	Charakterystyka
Metoda sekwencyjna	Proces, dzięki któremu zbiornik balastowy przeznaczony do przewozu wód balastowych zostaje najpierw opróżniony, a następnie napełniony ponownie wodą balastową, żeby osiągnąć wymianę objętości wynoszącą co najmniej 95%.
Metoda przepływu	Proces, w którym wymienione wody balastowe są ponownie pompowane do zbiornika balastowego, przeznaczonego do przewozu wód balastowych, dopuszczając do przepływu wody przez przelew lub inne urządzenia.
Metoda rozrzedzania	Proces, w którym napełnianie wymienianą wodą balastową odbywa się przez górną część zbiornika balastowego przeznaczonego do przewozu wód balastowych, przy równoczesnym wypływie z dna, przy takim samym natężeniu i utrzymaniu stałego poziomu w zbiorniku przez cały czas wymiany balastu.

Zródło: Dorota Pyć opracowanie własne na podstawie [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>9</sup> G-3 Wytyczne dotyczące równoważnego stosowania się do postępowania z wodami balastowymi (*Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance*); Rezolucja MEPC.123(53) przyjęta 22 lipca 2005r.

<sup>10</sup> G-4 Wytyczne w sprawie postępowania z wodami balastowymi i opracowania planów postępowania z wodami balastowymi (*Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans*); Rezolucja MEPC.127(53) przyjęta 22 lipca 2005r.

Przy określaniu po raz pierwszy metody wymiany wód balastowych należy dokonać oceny w oparciu o wskaźniki wymienione w Wytycznych G-6. Wytyczne te odnoszą się ponadto do wymogu szkolenia kapitanów i załóg statków w zakresie bezpieczeństwa związanego z wymianą wód balastowych.

#### 5.4.4. Urządzenia do odbioru wód balastowych

Wytyczne G-5 dotyczą urządzeń odbiorczych wód balastowych (*Guidelines for Ballast Water Reception Facilities*)<sup>11</sup>. Opracowano je w celu ułatwienia wykonywania wymogów zawartych w Prawidle B-3(6) Załącznika BWM.

Wytyczne te prezentują podobne podejście w zakresie dostępu do informacji, w tym przypadku o urządzeniach do odbioru wód balastowych, jak zawarte w Wytycznych G-1 w sprawie urządzeń do odbioru osadów<sup>12</sup>.

Wytyczne G-5 nie mają zastosowania do urządzeń do odbioru osadów, o których mowa w art. 5 i Prawidle B-5.

Urządzenie do odbioru wód balastowych powinno być zdatne do przyjmowania wód balastowych ze statków tak, żeby nie stwarzać zagrożenia dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia i zasobów, wynikającego z wprowadzania do środowiska niebezpiecznych organizmów wodnych i patogenów. Urządzenie powinno być wyposażone w rurociągi, manifoldy (urządzenia przepompowujące ze statku na ląd), reduktory, sprzęt i inne środki umożliwiające wszystkim statkom, które chcą dokonać zrzutu wód balastowych, wykorzystanie urządzenia odbiorczego w porcie. Urządzenie ma zapewniać odpowiednie wyposażenie do cumowania statków, które będą z niego korzystały oraz warunki bezpiecznego kotwiczenia. Każde Państwo-Strona powinno składać sprawozdanie do IMO oraz jeżeli jest to uzasadnione udostępnić informacje o dostępności i lokalizacji urządzeń odbiorczych do usuwania osadów bezpiecznego dla środowiska.

---

<sup>11</sup> MEPC.153(55).

<sup>12</sup> MEPC.152(55).

Poza wymaganiami ogólnymi dla urządzeń do odbioru wód balastowych Wytyczne G-5 odnoszą się do:

1. zapewnienia urządzeń do odbioru wód balastowych zgodnie z wszelkimi odpowiednimi rozwiązaniami prawnymi regionalnymi krajowymi i lokalnymi, które dotyczą dostępności urządzeń odbiorczych, w tym:
  - lokalizacji;
  - typu i wielkości statku, który będzie korzystał z tego urządzenia;
  - układu statku;
  - wymagań dotyczących cumowania;
  - obsługi wód balastowych;
  - próbkowania, testowania i analizy wód balastowych;
  - przechowywania i warunków przechowywania wód balastowych;
  - korzyści i kosztów dla środowiska;
  - odległości dostępnych miejsc od portu;
  - wpływu na środowisko w czasie budowy i eksploatacji urządzenia;
  - szkolenia personelu urządzenia;
  - ludzkiego zdrowia;
  - bezpieczeństwa;
  - konserwacji;
  - ograniczeń eksploatacyjnych;
  - dostępu dróg wodnych, podejść i kierowania ruchem;
  - ilości wód balastowych, która będzie prawdopodobnie odbierana.
  
2. usuwania i obróbki odebranego balastu:
  - usuwanie wód balastowych z urządzeń odbiorczych nie powinno stwarzać zagrożenia dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia i zasobów, wynikającego z uwolnienia lub przeniesienia do środowiska szkodliwych organizmów wodnych i patogenów;
  - jeżeli wody balastowe są usuwane do środowiska wodnego powinny spełniać co najmniej standardy postępowania określone w Prawidle D-2;
  - usuwanie do innych środowisk powinno być zgodne ze standardami możliwymi do przyjęcia przez Państwo Portu.
  - metody obróbki stosowane do wód balastowych nie powinny powodować efektów, które mogą stwarzać zagrożenie dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia i zasobów.

3. zawiesiny:

- wody balastowe usuwane ze statku powinny zostać przyjęte przez urządzenia do odbioru wód balastowych łącznie z zawiesiną.

4. zdolności urządzeń odbiorczych odnoszą się do szczegółowych możliwości i ograniczeń pojemności urządzenia do obróbki, a informacje w tym zakresie powinny być udostępnione statkom, które zamierzają z urządzenia korzystać, w tym:

- maksymalnej wydajności;
- maksymalnej ilości wód balastowych, która może być obsłużona w każdym czasie;
- maksymalnej prędkości przemieszczania wód balastowych (m<sup>3</sup>/h);
- godzin pracy (operacyjnej);
- portów, miejsc postojowych, obszarów z dostępem do urządzenia;
- szczegółów dotyczących połączeń rurociągami statek-ład;
- określenia czy potrzebna jest załoga statku, czy pracownicy lądowi do takich czynności jak łączenie lub rozłączanie węży;
- szczegółów dotyczących łączności z urządzeniem;
- sposobu zgłaszania zapotrzebowania na wykorzystanie urządzenia łącznie z okresem zaawizowania i informacji jakie są potrzebne od statku;
- wszystkich odpowiednich opłat;

W Wytycznych zaznaczono, że urządzenie powinno dostarczyć łączniki statek-ład, które są kompatybilne z uznanymi standardami, analogicznie do zawartych w Zaleceniach dla manifoldów zbiornikowców olejowych oraz towarzyszącego wyposażenia w Międzynarodowym Forum Morskich Towarzystw Naftowych (OCIMF). Uznano, że standardy te były pierwotnie opracowywane dla zbiornikowców olejowych, a zasady ogólne w nich zawarte mogą być stosowane do połączeń do przenoszenia wód balastowych na statkach innych typów (dotyczy to w szczególności części kołnierzy i metod łączenia).

5. wymogów szkolenia pracowników zatrudnionych w obiektach odbiorczych (personel odpowiedzialny oraz zatrudniony przy świadczeniu usług urządzenia odbiorczego, łącznie z obróbką i usuwaniem na podstawie odpowiednich procedur) obejmuje m.in.:

- wiedzę w zakresie celu i zasad wynikających z konwencji BWM;
- instrukcje dotyczące zagrożeń środowiska i ludzkiego zdrowia;

- instrukcje dotyczące zagrożeń związanych z obsługą wód balastowych;
- instrukcje dotyczące wymogów bezpieczeństwa;
- odpowiedniej znajomości urządzenia;
- wiedzy o statkach wykorzystujących urządzenie i ograniczeniach eksploatacyjnych;
- procedur łączności statek-port
- znajomości lokalnych procedur nadzoru nad obsługą wód balastowych.

#### 5.4.5. Urządzenia do odbioru osadów

Celem wytycznych G-1 w sprawie urządzeń do odbioru osadów (*Guidelines for Sediment Reception Facilities*)<sup>13</sup> jest dostarczenie informacji o wyposażeniu portów i terminali w urządzenia do odbioru osadów zgodnie z art. 5 BWM. Dostęp do informacji ma służyć ułatwieniu postępowania z osadami i sprzyjać budowaniu przejrzystego globalnego systemu odbioru osadów ze statków bez konieczności włączania do niego lądowych urządzeń odbiorczych. Każda Państwo-Strona powinno składać sprawozdanie do IMO oraz jeżeli jest to uzasadnione udostępnić informacje o dostępności i lokalizacji urządzeń odbiorczych do usuwania osadów bezpiecznego dla środowiska. Wytyczne G-1 nie zmieniają ani nie uchylają przepisów dotyczących usuwania osadów, w tym osadów ze statkowych zbiorników balastowych przyjętych wcześniej przez państwa. Mają je uzupełniać i wspomagać w osiągnięciu celów konwencji BWM.

Wytyczne G-1 nie mają zastosowania do osadów ze zbiorników innych niż zbiorniki wód balastowych.

Wytyczne G-1 odwołują się na podstawie art. 5 BWM do obowiązku zainstalowania w portach i terminalach wyznaczonych przez Państwo Stronę Konwencji BWM dla czyszczenia i naprawy zbiorników balastowych na statkach odpowiednich urządzeń odbiorczych w celu odbioru osadów powstałych w tych zbiornikach. Zgodnie z art. 5 BWM urządzenia odbiorcze powinny działać bez powodowania nieuzasadnionych opóźnień statków i zapewnić takie bezpieczne usunięcie osadów, które nie zaszkodzi lub nie zniszczy środowiska, ludzkiego zdrowia i mienia lub zasobów tej Strony lub innych Stron. W praktyce urządzenie do odbioru osadów powinno być wykorzystywane zgodnie z jego możliwościami technologicznymi przez

---

<sup>13</sup> Rezolucja MEPC.152(55) przyjęta 13 października 2006 r.

wszystkie statki, które zamierzają usunąć osady balastowe ze swoich zbiorników balastowych.

Wytyczne G-1 dotyczą:

1. ogólnych i szczegółowych wymagań, którym powinny odpowiadać urządzenia odbiorcze oraz zasad usuwania i sposobów postępowania z osadami zgodnie z wszelkimi odpowiednimi rozwiązaniami prawnymi regionalnymi krajowymi i lokalnymi, które dotyczą dostępności urządzeń odbiorczych, w tym:
  - lokalizacji;
  - gromadzenia, przeładunku i transportu osadów;
  - próbkowania, testowania i analizy osadów;
  - warunków składowania osadów;
  - szacunkowych wymagań pojemności (objętość, ciężar) łącznie z zawartością wilgoci w osadach, które będą obsługiwane przez urządzenia;
  - korzyści i kosztów dla środowiska;
  - odległości odpowiednich miejsc od lokalnych urządzeń do czyszczenia zbiorników balastowych i urządzeń remontowych;
  - wpływu budowy i eksploatacji urządzenia na środowisko;
  - szkolenia personelu obiektu;
  - wyposażenia wymaganego do wyładunku osadów ze statku (np. żurawie);
  - ludzkiego zdrowia;
  - bezpieczeństwa;
  - konserwacji;
  - ograniczeń eksploatacyjnych;
  - dostępu do dróg wodnych, podejść i kierowania ruchem.
  
2. wymogów określenia możliwości urządzeń odbiorczych, m.in.:
  - maksymalnej pojemności osadów (objętość/ciężar);
  - maksymalnej objętości/ciężaru, który może zostać obsłużony w każdej chwili;
  - wymagań dotyczących pakowania i etykietowania;
  - godzin pracy;
  - portów, miejsc postojowych, z dostępnością do urządzeń odbiorczych;
  - procedur transportu osadów ze statku na ląd;
  - określenia czy do transportu potrzebna jest załoga statku czy pracownicy lądowi;



- szczegółów dotyczących łączności z urządzeniem;
  - procedur korzystania z urządzenia na żądanie, zamówienia dostępu i użycia urządzenia łącznie z okresem powiadomienia i rodzaju informacji wymaganych ze statku;
  - wszystkich obowiązujących opłat;
  - innych istotnych informacji.
3. wymogów szkolenia pracowników zatrudnionych w obiektach odbiorczych (personel odpowiedzialny oraz zatrudniony przy świadczeniu usług urządzenia odbiorczego, łącznie z obróbką i usuwaniem na podstawie odpowiednich procedur) obejmuje m.in.:
- wiedzę w zakresie celu i zasad wynikających z konwencji BWM;
  - instrukcje dotyczące zagrożeń środowiska i ludzkiego zdrowia;
  - instrukcje dotyczące zagrożeń związanych z przeładunkiem i obsługą osadów;
  - instrukcje dotyczące wymogów bezpieczeństwa;
  - odpowiedniej znajomości urządzenia;
  - wiedzy o statkach wykorzystujących urządzenie i ograniczeniach eksploatacyjnych;
  - procedur łączności statek-port
  - znajomości lokalnych procedur nadzoru nad usuwaniem osadów.

Pracownicy obsługujący przeładunek osadów poza odpowiednim przeszkoleniem powinni posiadać właściwe ubrania ochronne oraz sprzęt. Urządzenia do usuwania, przeładunku i uzdatniania osadów powinny być wyposażone technologicznie w systemy unikania niepożądanych efektów ubocznych, które mogłyby stwarzać zagrożenie lub zniszczyć środowisko, ludzkie zdrowie, minie lub zasoby Państwa-Strony lub innych Państw.

#### **5.5. Wytyczne w zakresie dostosowania prawa polskiego do konwencji BWM w portach morskich**

Rozwiązania legislacyjne powinny uwzględniać:

- zakres zastosowania (do jakich rodzajów statków stosuje się przepisy, charakter przepisów, przepisy zapewniające brak niepotrzebnego przetrzymywania lub opóźniania statków);

- wyjątki (zwolnienie z obowiązków ogólnych, sytuacje awaryjne lub szczególne);
- zwolnienia (rodzaje statków);
- procedura postępowania ze statkowymi wodami balastowymi (system informowania, plan postępowania z wodami balastowymi, osady, właściwe organy);
- sytuacje szczególne (właściwe organy);
- system kontroli (właściwe organy);
- system sankcji (procedura i właściwe organy).

## 6. WNIOSKI

Procedury postępowania z wodami balastowymi i osadami muszą być skuteczne oraz możliwe do przeprowadzenia od strony technicznej zgodnie z normami ochrony środowiska i zarządzania jego zasobami, przede wszystkim w celu zmniejszenia do minimum kosztów oraz maksymalnego wyeliminowania opóźnień w żegludze statków, które będą zobowiązane do przestrzegania norm dotyczących postępowania z wodami balastowymi. Wraz z rozwojem technologii będą się rozwijały nowe metody postępowania z wodami balastowymi, co pozwala na przyjęcie założenia o utrzymaniu nie pogorszonego stanu środowiska morskiego, ludzkiego zdrowia, zasobów morza, oczywiście zgodnie z decyzjami podjętymi przez MEPC IMO. Zakłada się, że wprowadzenie do praktyki ochrony i zarządzania morzem, podejścia przezornościowego (*precautionary approach*) eksponowanego przez konwencję BWM zapewni dalszy rozwój społeczno-gospodarczy w obszarze Morza Bałtyckiego.

Celem wprowadzania metod i procedur postępowania wodami balastowymi i osadami jest rozwiązanie problemu obcych gatunków inwazyjnych i zmniejszenie do minimum ich przedostawania się do Morza Bałtyckiego, w szczególności do polskich obszarów morskich, w tym wód portów morskich i ekosystemów przybrzeżnych.

Procedury postępowania z wodami balastowymi i osadami w portach morskich musi cechować skuteczność i wykonalność, zarówno jeżeli chodzi o technologie, jak i o uwarunkowania ekologiczne. Należy przy tym pamiętać, że procedury te należy wprowadzać do praktyki uwzględniając ich cel, jakim jest zmniejszenie do minimum kosztów i opóźnienia wynikającego z przestoju statku, nawet jeżeli jest ono najkrótszym możliwym opóźnieniem.

System kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami powinien być bezpieczny dla statków, ich wyposażenia, załogi i pasażerów, a także środowiska, co oznacza, że nie może on oddziaływać na środowisko w sposób bardziej znaczący niż jego brak.

Wszelkie nowe technologie postępowania z wodami balastowymi i osadami mogą być wprowadzane w życie jako rozwiązania alternatywne pod warunkiem, że zapewniają przynajmniej ten sam poziom ochrony środowiska, ludzkiego zdrowia, zasobów naturalnych, i będą przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO.

Należy stworzyć system informacji i dostępu do stale aktualizowanych baz danych dotyczących środowiska i stanu sanitarnego o charakterze lokalnym oraz sezonowym, a także urządzeń do ich odbioru jako części planu postępowania z wodami balastowymi i osadami w portach.

#### **Wymagania wynikające z art. 5 konwencji BWM i wytycznych G-1 MEPC IMO dla portu morskiego:**

- z art. 5 konwencji BWM wynika **obowiązek zainstalowania w portach i terminalach** wyznaczonych przez Państwo-Stronę konwencji BWM **odpowiednich urządzeń odbiorczych** do odbioru osadów ze statkowych zbiorników balastowych w celu czyszczenia i naprawy zbiorników balastowych. W związku z tym port morski państwa, które wyraża zamiar ratyfikacji (w Polsce procedura ratyfikacji konwencji BWM nie została jeszcze wszczęta, nie sporządzono również żadnych założeń w tym zakresie) i ratyfikuje konwencję BWM, co oznacza ostateczne związanie się postanowieniami takiej umowy międzynarodowej, powinien być **przygotowany do instalacji urządzeń do odbioru osadów ze zbiorników balastowych**. W tym celu należy m.in. wyznaczyć optymalną lokalizację urządzenia odbiorczego, określić wyposażenia wymagane do wyładunku osadów ze statku, ustalić warunki składowania osadów, uwzględnić dostęp do dróg wodnych i podejść, określić wpływ budowy i eksploatacji urządzenia na środowisko.

- z wytycznych G-1 MEPC IMO wynika, że wszelkie wymagania dotyczące urządzeń do odbioru osadów i zasad usuwania oraz sposobów postępowania z osadami powinny

być zgodne z obowiązującymi przepisami prawnymi danego państwa oraz rozwiązaniami regionalnymi. Natomiast do obowiązków portu należy zapewnienie **sprawnego funkcjonowania urządzenia odbiorczego**, w taki sposób, żeby nie powodowało ono:

- nieuzasadnionych opóźnień statków;
  - pogorszenia lub szkód w środowisku morskim, ludzkim zdrowiu, mieniu lub zasobach Państwa-Strony oraz państw trzecich.
- z wytycznych G-1 MEPC IMO wynika wymóg określenia możliwości technologicznych i zdolności urządzenia odbiorczego w zakresie obsługi statku zdającego osady; godzin pracy urządzenia; dostępności urządzenia odbiorczego; a ponadto procedur transportu osadów ze statku na ląd; określenia czy do transportu potrzebna jest załoga statku, czy wyłącznie personel lądowy, oraz opłat z tym związanych.
- obowiązkiem konwencyjnym uszczegółowionym w wytycznych G-1 MEPC IMO jest również posiadanie przez port pracowników przeszkolonych w zakresie obsługi urządzeń odbiorczych.

## Bibliografia

Endresen Ø., *Challenges in Global Ballast Water Management*, Marine Pollution Bulletin, vol. 48, 2004.

Firestone J., Corbett J.J., *Coastal and Port Environments: International Legal and Policy Responses to Reduce Ballast Water Introductions of Potentially Invasive Species*, Ocean Development & International Law, vol. 36, 2005.

Lemke P., Smolarz K., Zgudo A., Wołowicz M., Pyć D., Halling C., *Biodiversity with regard to Alien Species in the Baltic Sea Region*, RISKGOV Report, 2010.

Marr S., *The Precautionary Principle in the Law of the Sea. Modern Decision Making in the International Law*, Kluwer Law International, 2003.

Oliveira U.C., *The Role of the Brazilian Ports in the Improvement of the National Ballast Water Management Program According the Provisions of the International Ballast Water Convention*, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, The United Nations New York, 2008.

Pikkarainen A., *Marine Traffic and Alien Species Introduction in the Baltic Sea*, Centre for Marine Studies, University of Turku, 2010.

Tanaka Y., *Reflections on Reporting Systems in Treaties Concerning the Protection of the Marine Environment*, Ocean Development & International Law, vol. 9, 2009.

Tsimplis M., *Alien Species Stay Home: The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004*, The International Journal of Marine and Coastal Law, vol. 19, Nr 4, Koninklijke Brill NV, 2005.

# Prawo międzynarodowe

## Umowy międzynarodowe

BWM	Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004
CBD	Konwencja o różnorodności biologicznej, 1992
MARPOL	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973/78
UNCLOS	Konwencja o prawie morza, 1982

## Wytyczne IMO

- A.774(18) Zgromadzenie IMO przyjęło Wytyczne w sprawie zapobiegania przewożeniu niepożądanych organizmów morskich przez statki w ich wodach balastowych i usuwanych odpadach, 1993
- A.868(20) Zgromadzenie IMO przyjęło Wytyczne w sprawie kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi w celu zmniejszenia przewozu szkodliwych organizmów morskich i patogenów, 1997

## Wytyczne MEPC IMO

- MEPC.50(31) Wytyczne w sprawie zapobiegania wwożeniu niepożądanych organizmów morskich przez statki w wodach balastowych i usuwanych osadach, 1991;
- MEPC.152(55) G-1 Wytyczne w sprawie urządzeń do odbioru osadów (*Guidelines for Sediment Reception Facilities*);
- MEPC 173(58) G-2 Wytyczne dotyczące pobierania próbek wód balastowych (*Guidelines for Ballast Water Sampling*);
- MEPC 123(53) G-3 Wytyczne dotyczące równoważnego stosowania się do postępowania z wodami balastowymi (*Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance*)
- MEPC 127(53) G-4 Wytyczne w sprawie postępowania z wodami balastowymi i opracowania planów postępowania z wodami balastowymi (*Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans*);
- MEPC 153(55) G-5 Wytyczne dotyczące urządzeń odbiorczych wód balastowych (*Guidelines for Ballast Water Reception Facilities*);
- MEPC 124(53) G-6 Wytyczne dotyczące wymiany wód balastowych (*Guidelines for Ballast Water Exchange*);
- MEPC 162(56) G-7 Wytyczne dotyczące oceny ryzyka zgodnie z Prawidłem A-4 (*Guidelines for Risk Assessment under Regulation A-4*);
- MEPC 174(58) G-8 Wytyczne w sprawie uznania systemów postępowania z wodami balastowymi (*Guidelines for approval of ballast water management systems*);
- MEPC 169(57) G-9 Procedura uznania systemów postępowania z wodami balastowymi, które wykorzystują substancje aktywne (*Procedure for Approval of Ballast Water Management Systems that make use of Active Substances*);
- MEPC 140(54) G-10 Wytyczne w sprawie uznania i nadzoru programów prototypowej obróbki wód balastowych (*Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes*);
- MEPC 149(55) G-11 Wytyczne dotyczące standardów projektowych i konstrukcyjnych wymiany wód balastowych (*Guidelines for ballast water exchange design and construction standards*);
- MEPC 150(55) G-12 Wytyczne do projektowania i budowy w celu ułatwienia kontroli osadów na statkach (*Guidelines for sediment control on ships*);
- MEPC 161(56) G-13 Wytyczne w sprawie dodatkowych środków odnośnie postępowania z wodami balastowymi łącznie z sytuacjami nadzwyczajnymi (*Guidelines for additional measures including emergency situations*);
- MEPC 151(55) G-14 Wytyczne w sprawie wyznaczania obszarów wymiany wód balastowych (*Guidelines on designation of areas for ballast water exchange*)

## Inne

*Guide for risk analyses assessing the impacts of the introduction of non-indigenous species*, UNEP 2008.

*A Sea of Trouble*, Report GESAMP (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection), 2001.

## Prawa krajowe

### Norwegia

2010 *Ballast Water Management Regulation*

2009 *Nature Diversity Act*

2007 *Ship Safety and Security Act*

### Stany Zjednoczone Ameryki Północnej

2007 *Ballast Water Management Act of* (not yet in force)

1990 *Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act* (NANPCA)

### Brazylia

2005 NORMAM-20/DPC

1998 Environment Crimes Law

1997 Aquatic Traffic Safety Law (LESTA)

1981 Environment National Policy

## Strony internetowe

[www.biodiversity.no](http://www.biodiversity.no)

[www.cbd.int](http://www.cbd.int)

[www.government.no](http://www.government.no)

[www.helcom.fi](http://www.helcom.fi)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.ospar.org](http://www.ospar.org)

[www.nobanis.org](http://www.nobanis.org)

[www.un.org/depts/los/index.htm](http://www.un.org/depts/los/index.htm)

[www.unep.org](http://www.unep.org)