

## Konwencja BWM – czas szykować się na nowy balast

**Na łamach Newslettera, a także za pośrednictwem pozostałych mediów, informowaliśmy na bieżąco o losach przyjętej w 2004 r. pod auspicjami IMO Międzynarodowej Konwencji o Postępowaniu z Wodami Balastowymi (*International Conventions for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004* znanej jako *Ballast Water Management Convention, BWM Convention*).**

Konwencja ta była efektem ponad dekady prac zapoczątkowanych podczas tzw. Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro (UNCED '92). Podjęto wówczas decyzję o konieczności wypracowania wiążącego na globalną skalę instrumentu prawnego, którego celem miało być rozwiązanie kwestii niekontrolowanego przemieszczania się mikroorganizmów morskich, będącego jednym z efektów ubocznych uprawiania międzynarodowej żeglugi.

Problem ten, przez wiele lat niezauważany, został na przełomie tysiąclecia uznany za jedno z najpoważniejszych zagrożeń dla środowiska naturalnego, w szczególności dla unikalnych ekosystemów takich akwenów jak Wielkie Jeziora w USA. Jak się jednak miało wkrótce okazać, kwestia organizmów i patogenów podróżujących „na gapę” w zbiornikach balastowych to nie tylko poważne zmartwienie dla ekologów, ale także dla armatorów, którzy obarczeni zostali szeregiem dodatkowych obowiązków, by zniwelować skutki tego niekorzystnego zjawiska, będącego skutkiem ubocznym prowadzonej przez nich działalności żeglugowej. Zbliżający się dzień początku obowiązywania postanowień konwencyjnych skłaniać miał armatorów do podjęcia stosownych kroków, tak by przygotować się w porę na spełnienie nowo nałożonych wymogów.

Kiedy po raz ostatni (w lipcu br.) na łamach Newslettera informowaliśmy Państwa o aktualnym stanie ratyfikacji, państw-sygnatariuszy, które ukończyły ten proces było 51 (po Belgii proces ratyfikacji ukończyły Fidżi, Peru i Santa Lucia), a ich łączny udział w tonażu światowej floty handlowej wynosił 34,87% (konwencyjny próg wejścia w życie to 35%). Wskazywaliśmy wówczas także, że jest to dla armatorów ostatni moment, by zastanowić się nad krokami, które w związku z wejściem w życie postanowień Konwencji będą musieli podjąć, gdyż zarówno sama IMO jak i największe kluby P&I przewidują, że rok 2016 będzie wreszcie tym rokiem, w którym próg konwencyjny zostanie osiągnięty i rozpocznie się odliczanie.

Moment, na który IMO czekało od 2004 roku nadszedł ostatecznie 8 września 2016, kiedy to przedstawiciel Finlandii przy IMO – Pani Päivi Luostarinen oraz sekretarz generalny IMO – Pan Kitack Lim spotkali się celem złożenia w imieniu Finlandii dokumentu ratyfikacyjnego. Z tą chwilą bowiem – wynikiem 35.1441% – przekroczony został konwencyjny próg ratyfikacyjny i od tej też chwili rozpoczął swój bieg dwunastomiesięczny okres oczekiwania na wejście w życie postanowień Konwencji.

O zakresie nowych obowiązków nałożonych na armatorów pisaliśmy szerzej w Lipcowym numerze Newslettera, pokrótce jednak przypomnijmy, że wśród nich znajdzie się przede wszystkim obowiązek posiadania i stosowania planu postępowania z wodami balastowymi zatwierdzonego przez organy administracji morskiej:

- właściwego i dostosowanego do konkretnego statku,
- zawierającego szczegółowy opis procedur wdrożenia i stosowania obowiązków zawartych w Konwencji BWM,
- wskazującego oficera odpowiedzialnego za jego prawidłową realizację,

- zawierającego tłumaczenie planu na język angielski, francuski lub hiszpański.

Ponadto konieczne będzie prowadzenie książki zapisów balastowych:

- rejestrującej operacja poboru wód balastowych,
- dokumentującej obecność wód balastowych w systemie balastowym oraz procesy jej przetwarzania,
- zawierającej informacje dotyczące czynności zrzutu wód balastowych (przypadkowe, do portowych urządzeń, inne),
- przetłumaczonej na język angielski, francuski lub hiszpański.

12 miesięcy do wejścia w życie postanowień Konwencji to co prawda niemało czasu, niemniej jednak armatorzy już dziś powinni zaplanować swoje działania związane z nowymi obowiązkami, które spoczną na nich z dniem 8 września 2017 r. Nie wszystkie bowiem stocznie zdecydowały się na montowanie systemów udrażniania, statki w tym okresie wyłączone są z eksploatacji, by uniknąć zbędnych przestoju zapewne armatorzy będą próbowali połączyć montaż tychże systemów np. z remontami klasowymi lub innymi przewidzianymi remontami danych jednostek, a to wszystko może doprowadzić do sytuacji, w której pojawią się kolejki do doków stoczniowych i lepiej odpowiednie działania, przynajmniej w zakresie planowania, podjąć zawczasu. Szczególnie uważni powinni być zwłaszcza ci armatorzy, którzy uprawiają żeglugę także na akwenach amerykańskich, gdyż muszą mieć oni na względzie dodatkowo regulacje dwóch organów administracji amerykańskiej, tj. US Coast Guard oraz US Environmental Protection Agency, które to regulacje są w pewnym zakresie jeszcze bardziej restrykcyjne od postanowień konwencyjnych. Systemy udrażniania wód balastowych powinny być w przypadku takich jednostek jednocześnie zgodne z wytycznymi IMO oraz organów amerykańskich.

Podsumowując należy stwierdzić, iż przygotowania armatorów do wejścia w życie Konwencji, które w ostatnich latach kilkakrotnie przybierały na intensywności, faktycznie w roku 2016 wejdą w ostateczną fazę realizacji i warto potraktować je z należytą powagą, gdyż tak też odnosić się do swojego flagowego projektu będzie IMO i poszczególne państwa członkowskie już na etapie realizacji i weryfikacji spełnienia konwencyjnych obowiązków. Z drugiej zaś strony, Konwencja, która nałoży na armatorów dodatkowe obowiązki i w konsekwencji wymusi dodatkowe nakłady finansowe, zwiastuje jednocześnie lepsze czasy dla branży stoczniowej. Po pierwsze bowiem, instalacja systemów udrażniania odbywać się musi na suchym doku, po drugie zaś jednostki, dla których taka inwestycja okaże się nieopłacalna, trafią zapewne do stoczni złomowych. Paradoksalnie więc, jedne z najmniejszych żywych organizmów mogą wywrzeć istotny wpływ na jedną z największych gałęzi światowej gospodarki.



**Autor:**  
**Dariusz Szymankiewicz**



**Autor:**  
**Piotr Jędrusiak**