

Seminarium – Wody balastowe edycja pomorska i zachodniopomorska

Gdańsk, 03 listopada 2016 r. Szczecin, 07 grudnia 2016 r.



Wody balastowe

Celem seminarium jest upowszechnienie wiedzy na temat wprowadzenia konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami - BMW 2004

ORGANIZATORZY



Krajowa Izba Gospodarki Morskiej
Polish Chamber of Maritime Commerce

Polski Rejestr Statków S.A.

al. Gen. J. Hallera 126 80-416 Gdańsk Tel. 58 75 11 301 E-mail: mailbox@prs.pl

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej

ul. Armii Krajowej 24 81-372 Gdynia Tel. 58 66 15 375 E-mail: kigm@kigm.pl

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej Zachodniopomorski Oddział Regionalny ul. Bytomska 7 pok. 14

70-603 Szczecin Tel./fax: +48 91 430 84 48 e-mail: szczecin.kigm@wp.pl

PATRONAT HONOROWY

Gdańsk



Urząd Morski w Gdyni

Szczecin



Urząd Morski w Szczecinie

Partner

Patron medialny



Shortsea Shipping Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu

Dwutygodnik menadżerów transportu, handlu i przemysłu morskiego





Dolski Rejestr Statków

Wody balastowe – edycja pomorska

Termin: 03 listopada 2016r. godz.8.30-13.00

Miejsce: Centrala Polskiego Rejestru Statków S.A., Gdańsk, al. Gen. Józefa Hallera 126

Program seminarium:

- Przywitanie
 Zarząd Polskiego Rejestru Statków S.A.
- Rys historyczny Konwencji
 Aleksandra Lubowska, Karolina Sypion, Ośrodek IMO przy Polski Rejestrze Statków
- Ratyfikacja Konwencji przez Polskę oraz zwolnienia z wymogów instalacji systemów
 BWM
 - Paweł Banaś, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
- Zakres stosowania Konwencji, pozostałe regulacje prawne dotyczące postępowania z wodami balastowymi i osadami
 - Aleksandra Lubowska, Karolina Sypion, Ośrodek IMO przy Polski Rejestrze Statków
- Konwencja BWM 2004 Inspekcja Państwa Portu Grzegorz Siemiński, Urząd Morski w Gdyni
- Ekologiczne i ekonomiczne skutki wprowadzenia gatunków obcych do środowiska Morza Bałtyckiego
 - Iwona Pawliczka , **Stacja Morska im. prof. K. Skóry Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego**
- Praktyczne wdrożenie wymagań konwencji BWM na statkach przez PRS w ramach systemu nadzoru konwencyjnego i certyfikacji
 Krzysztof Kołwzan, Bartosz Dombrzalski, Polski Rejestr Statków S.A.
- Konwencja BWM wyzwania stawiane armatorom Anna Piszczyńska, Polska Żegluga Morska
- Wejście w życie konwencji BWM w odniesieniu do stoczni wyzwania i szanse
 Artur Kozdra, Gdańska Stocznia "Remontowa"
- Systemy oczyszczania wód balastowych firmy Alfa Laval
 Andrzej Smoleński, Andrzej Piętka, Alfa Laval Polska Sp. z o.o.
- Urządzenia do pomiaru zanieczyszczenia wód balastowych
 Marcin Drozdowski, Wilhelmsen Ships Service Polska Sp. z o.o.

Patronat honorowy



Urząd Morski w Gdyni





Dolski Rejestr Statków

Wody balastowe – edycja zachodniopomorska

Termin: 7 grudnia 2016r. godz.8.30-13.00

Miejsce: Urząd Morski w Szczecinie, plac Stefana Batorego 4

Program seminarium:

- Przywitanie
- Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami – podstawowe uwarunkowania, od momentu podpisania do wejścia w życie.
 - Marta Barańska, Akademia Morska w Szczecinie
- Ratyfikacja Konwencji przez Polskę oraz zwolnienia z wymogów instalacji systemów BWM
 - Paweł Banaś, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
- Zakres stosowania Konwencji, pozostałe regulacje prawne dotyczące postępowania z wodami balastowymi i osadami
 - Aleksandra Lubowska, Karolina Sypion, **Ośrodek IMO przy Polski Rejestrze Statków S.A.**
- Konwencja BWM 2004 Inspekcja Państwa Portu Przemysław Lenard, Urząd Morski w Szczecinie
- Ekologiczne i ekonomiczne skutki wprowadzenia gatunków obcych do środowiska Morza Bałtyckiego
 - Iwona Pawliczka, **Stacja Morska im. prof. K. Skóry Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego**
- Praktyczne wdrożenie wymagań konwencji BWM na statkach przez PRS w ramach systemu nadzoru konwencyjnego i certyfikacji
 Krzysztof Kołwzan, Michał Jahnke, Polski Rejestr Statków S.A.
- Konwencja BWM wyzwania stawiane armatorom Anna Piszczyńska, Polska Żegluga Morska
- Systemy oczyszczania wód balastowych firmy Alfa Laval
 Andrzej Smoleński, Andrzej Piętka, Alfa Laval Polska Sp. z o.o.
- Urządzenia do pomiaru zanieczyszczenia wód balastowych
 Marcin Drozdowski, Wilhelmsen Ships Service Polska Sp. z o.o.

Patronat honorowy



Urząd Morski w Szczecinie

Wykaz akronimów i skrótów

BWM	Ballast water management	Postępowanie z wodami balastowymi				
BWMC	Ballast Water Management Convention (International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments)	Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami				
BWMP	Ballast Water Management Plan	Plan postępowania z wodami balastowymi				
BWMS	Ballast water management system	System postępowania z wodami balastowymi				
BWTS	Ballast water treatment system	System obróbki wód balastowych				
BWRB	Ballast Water Record Book	Książka zapisów balastowych				
GT	Gross tonnage	Pojemność brutto				
HELCOM	Helsinki Commission (Baltic Marine Environment Protection Commission)	Komisja Helsińska (Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku)				
IMO	International Maritime Organisation	Międzynarodowa Organizacja Morska				
IBWMC	International Ballast Water Management Certificate	Międzynarodowy certyfikat postępowania z wodami balastowymi				
JHP	Joint Harmonized Procedure for HELCOM/OSPAR contracting Parties	Zharmonizowane wspólne procedury dla partnerów HELCOM/OSPAR				
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki				
MEPC	Marine Environment Protection Committee	Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego				
OSPAR	Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic	Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku				
Ro-Pax	Roll-on/Roll-off passenger vessel	Statek ro-ro z przestrzenią dla pasażerów				
Ro-Ro	Roll-on/Roll-off vessel	Statek ro-ro (poziomego ładowania)				

Definicje

Administracja oznacza Rząd Państwa, pod którego zwierzchnictwem statek jest eksploatowany. W odniesieniu do statku uprawnionego do podnoszenia bandery jakiegokolwiek Państwa, Administracją jest Rząd tego Państwa. W odniesieniu do pływających platform zatrudnionych przy badaniu i eksploatacji dna morskiego i jego wnętrza przyległego do wybrzeża, nad którym Państwo nadbrzeżne sprawuje suwerenną władzę w celu badania i eksploatacji jego zasobów naturalnych, włączając pływające obiekty magazynowe (FSU) pływające obiekty produkcyjno-magazynowoprzeładunkowe (FPSO), Administracja oznacza Rząd zainteresowanego Państwa nadbrzeżnego.

Wody balastowe oznaczają wody wraz z zawiesiną przyjęte na statek w celu kontroli przegłębienia, przechyłu, zanurzenia, stateczności lub naprężeń statku.

Postępowanie z wodami balastowymi oznacza procesy mechaniczne, fizyczne, chemiczne i biologiczne, pojedyncze bądź w kombinacjach, zastosowane w celu usunięcia, uczynienia nieszkodliwymi lub uniknięcia pobrania bądź zrzutu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów wraz z wodami balastowymi i osadami.

Świadectwo oznacza Międzynarodowe świadectwo postępowania z wodami balastowymi.

Komitet oznacza Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji (MEPC).

Pojemność brutto oznacza pojemność brutto wyliczoną zgodnie z przepisami o pomierzaniu pojemności statków zawartymi w Załączniku 1 do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. lub w innej zastępującej ją konwencji.

Szkodliwe mikroorganizmy wodne i patogeny oznaczają organizmy wodne lub patogeny, które, jeśli wprowadzone do morza, włączając ujścia rzek, lub do cieków wody słodkiej, mogą stworzyć zagrożenie dla środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów, niekorzystnie wpłynąć na różnorodność biologiczną lub przeszkadzać w innym właściwym wykorzystaniu tych obszarów.

Organizacja oznacza Międzynarodowa Organizację Morską (IMO).

Osady oznaczają substancję osadzoną w wodzie balastowej na statku.

Statek oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu eksploatowaną w środowisku wodnym i obejmuje statki podwodne, urządzenia pływające, pływające platformy, pływające obiekty magazynowe (FSU) i pływające obiekty produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe (FPSO).



MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI (BWM 2004) – PODSTAWOWE UWARUNKOWANIA, OD MOMENTU PODPISANIA DO WEJŚCIA W ŻYCIE

Marta Barańska

Akademia Morska w Szczecinie

Prezentacja obejmuje rys historyczny Konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (BWM 2004). Omówiony zostanie, miedzy innymi, pierwszy przypadek introdukcji organizmów inwazyjnych oraz działania podjęte przez Międzynarodową Organizację Morską, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC – Marine Environment Protection Committee). Zaprezentowane zostaną warunki i przebieg ratyfikacji, w tym wykaz i struktura Państw, które ratyfikowały Konwencję.

W ramach wprowadzenia do Konwencji, prelegent przedstawi podstawowe pojęcia jak wody balastowe, szkodliwe mikroorganizmy wodne i patogeny oraz omówi zastosowanie wymogów Konwencji – czyli jakich statków Konwencja dotyczy.







RYS HISTORYCZNY KONWENCJI

Aleksandra Lubowska Karolina Sypion

Ośrodek IMO przy Polskim Rejestrze Statków S.A.

Wwożenie niepożądanych organizmów morskich przez statki w wodach balastowych i usuwanych osadach, a w rezultacie wprowadzanie ich do obcego dla nich akwenu uważa się obecnie za jedno z największych zagrożeń dla środowiska morskiego. Międzynarodowa Organizacja Morska i społeczność międzynarodowa podjęła się znalezienia skutecznych rozwiązań powstałego problemu poprzez ustanowienie właściwych prawnych i uregulowań międzynarodowych. norm W niniejszej prezentacji zostanie przedstawiona geneza powstania i najważniejsze wydarzenia, które doprowadziły do przyjęcia w 2004 roku tekstu Międzynarodowej Konwencji o Postępowaniu z Wodami Balastowymi. Omówione zostaną również działania podejmowane przez IMO w celu wejścia w życie Konwencji, w tym status jej ratyfikacji.

Ponadto w prezentacji zostanie przybliżona działalność Ośrodka ds. IMO, a głównie jej Sekcji krajowej ds. Ochrony Środowiska Morskiego, w odniesieniu do wieloletnich prac IMO w temacie postępowania z wodami balastowymi i osadami.





ZAKRES STOSOWANIA KONWENCJI, POZOSTAŁE REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE POSTĘPOWANIA Z WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI

Aleksandra Lubowska Karolina Sypion

Ośrodek IMO przy Polskim Rejestrze Statków S.A.

Przyjęcie tekstu Konwencji BWM, 2004 było rezultatem kilkunastu lat wytężonej pracy Międzynarodowej Organizacji Morskiej i wielu innych podmiotów. W trakcie tego okresu IMO przyjęła kilkanaście wytycznych MEPC określających zasady postępowania z wodami balastowymi. W prezentacji przedstawiony zostanie zakres stosowania i najważniejsze wymagania prawne wynikające z niniejszej Konwencji oraz z wytycznych.

Ponadto omówione zostaną dotychczasowe instrumenty prawne obowiązujące w Polsce i Unii Europejskiej regulujące kwestie postępowania z wodami balastowymi oraz międzynarodowe akty prawne, takie jak Konwencja MARPOL 1973/78, w których pojawia się zagadnienie wód balastowych, w tym ich korelacja z Konwencją BWM, 2004.





Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

RATYFIKACJA KONWENCJI PRZEZ POLSKĘ ORAZ ZWOLNIENIA Z WYMOGÓW INSTALACJI SYSTEMÓW BWM

Paweł Banaś

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

W prezentacji omówione zostaną wybrane uwarunkowania prawne i proceduralne ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę, w tym przesłanki za i przeciw przystąpieniu przez Polskę do konwencji. Przedstawiony zostanie możliwy tryb ratyfikacji, jej harmonogram, związane z tym etapy prac legislacyjnych oraz możliwe terminy rozpoczęcia obowiązywania wymogów konwencji na statkach podnoszących polską banderę i na statkach uprawiających żeglugę na polskich obszarach morskich.

W drugiej części wystąpienia przybliżona zostanie kwestia możliwych zwolnień ze stosowania wymogów instalacji systemów oczyszczania wód balastowych w oparciu o przewidzianą w konwencji ocenę ryzyka przeprowadzaną zgodnie z Wytycznymi G-7 Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).





Port Gdynia nabrzeże i główki portu Zdjęcia: W. Cichosz

KONWENCJA BWM 2004 INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU



Grzegorz Siemiński

Urząd Morski w Gdyni

Kontrolowanie przenoszenia niechcianych organizmów w zbiornikach balastowych statków jest w chwili obecnej jednym z ważniejszych wyzwań dla żeglugi. Dostępnych jest wiele publikacji dotyczących rozprzestrzeniania sie gatunków inwazyjnych wskazujacych niekorzystny wpływ mają one na środowisko naturalne. W celu zapobiegania i minimalizacji przemieszczania szkodliwych organizmów i patogenów w 2004 roku uchwalona została Międzynarodowa Konwencja Zarządzania Wodami Balastowymi i Osadami (BWM) regulująca problem w skali globalnej. Konwencja wchodzi w życie 8 września 2017 r.. wprowadzając dwa standardy ochrony przed szkodliwymi organizmami, pierwszy (przejściowy) polegajacy obowiązkowej wymianie wód balastowych na otwartym morzu (standard D1) oraz drugi (docelowy) polegający na unieszkodliwianiu niechcianych organizmów w specjalnych, zamontowanych na statkach urządzeniach wykorzystujących procesy fizyczne i chemiczne (standard D2).

Kluczową rolę w kontroli przestrzegania wymogów konwencji odgrywać będzie administracja morska w tym urzędy morskie jako organ wykonawczy. Implementacja wymogów Konwencji BWM odbywać się będzie w ramach istniejącego systemu inspekcji statków obcych bander. Takie inspekcje, w imieniu Dyrektora Urzędu Morskiego, przeprowadzają inspektorzy Inspektoratu Państwa Portu (PSC) zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Międzynarodową Organizację Morską i Memorandum Paryskie (Paris MoU). Poszerzenie zakresu inspekcji PSC o zagadnienia kontroli wód balastowych wymagać będzie odpowiedniego wyposażenia i przeszkolenia inspektorów Państwa Portu.

Biorąc pod uwagę trwające na forum IMO prace nad poprawkami wytycznych G8 dot. certyfikacji systemów unieszkodliwiania organizmów w wodach balastowych, jak również ciągły rozwój technik pobierania próbek oraz przeprowadzania analiz jakościowych i ilościowych wód balastowych, prowadzenie kontroli na statku wymagać będzie od administracji dużej elastyczności.

Prezentacja porusza aspekt kontroli statków w zakresie wymagań odnośnie wód balastowych jakie inspektorzy PSC przeprowadzać będą po ratyfikowaniu Konwencji BWM oraz konieczności przygotowania się na przeprowadzanie tego typu inspekcji.



KONWENCJA BWM 2004 INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU



Przemysław Lenard

Urząd Morski w Szczecinie

Jednym z istotnych czynników powstrzymujących część krajów od decyzji o ratyfikacji Konwencji BWM 2004 były obawy armatorów dotyczące niejasnych procedur inspekcji (w tym pobierania i badania próbek wód balastowych) na zgodność z wymogami Konwencji, przeprowadzanych przez uprawnione organy państwa portu.

Wykryte w wyniku inspekcji ewentualne uchybienia, mogą prowadzić do poważnych w skutkach decyzji, wiążących się w skrajnych przypadkach z zatrzymaniem operacji balastowych, zatrzymaniem statku lub wydaleniem z portu, a także nałożeniem wysokich kar na armatora.

Prezentacja ma na celu przybliżenie metodologii przeprowadzania inspekcji państwa portu, w kontekście kontroli na zgodność z wymogami Konwencji BWM, a także wskazanie podstaw prawnych takich inspekcji.



PRAKTYCZNE WDROŻENIE PRZEZ PRS WYMAGAŃ KONWENCJI BWM NA STATKACH W RAMACH SYSTEMU NADZORU KONWENCYJNEGO I CERTYFIKACJI

Krzysztof Kołwzan Bartosz Dombrzalski Michał Jahnke

Polski Rejestr Statków S.A.

Polski Rejestr Statków S.A., działając z upoważnienia 34. Administracji morskich, dla dostosowania statków do wymagań wchodzącej w życie we wrześniu 2017 roku Międzynarodowej Konwencji o Kontroli i Postępowaniu z Wodami Balastowymi i Osadami na Statkach (BWM) przeprowadzać będzie przeglądy konwencyjne.

PRS S.A. zatwierdza aktualnie dokumentację techniczną systemów obróbki wód balastowych (BWMS) na zgodność z wymaganiami konwencji BWM, zarówno w przypadku przebudowy systemów balastowych na statkach istniejących, jak i przy instalacji tych systemów na statkach nowych oraz przeprowadza certyfikację urządzeń do obróbki wód balastowych. Na wniosek armatorów zatwierdzane są także Plany Postępowania z Wodami Balastowymi (BWMP).

Zgodnie z przewidywaniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w następnych latach ilość dostępnych systemów BWMS do instalacji na statkach, może być niewystarczająca w stosunku do zapotrzebowania rynku żeglugowego. Dlatego też w interesie armatorów leży przystąpienie, z odpowiednim wyprzedzeniem, do przebudowy okrętowych systemów balastowych lub wystarczająco wczesne zaprojektowanie odpowiednio dobranych systemów BWMS na nowych statkach i zamówienie ich u wytwórców.



KONWENCJA BWM – WYZWANIA STAWIANE ARMATOROM

Anna Piszczyńska

Polska Żegluga Morska



W dniu 8 września 2017 r. wejdzie w życie Konwencja o Kontroli i Postępowaniu z Wodami Balastowymi i Osadami ze Statków Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Konwencja określa zasady i metody postępowania ze statkowymi wodami balastowymi, w celu zapobiegania rozprzestrzeniania się szkodliwych organizmów morskich. Konwencja niesie ze sobą niewątpliwe korzyści dla ochrony środowiska morskiego, ale również wiele zagrożeń dla armatorów, w szczególności armatorów bałtyckiej żeglugi promowej.

Polska Żegluga Morska to największy polski armator oraz jeden z większych w Europie. Przedsiębiorstwo posiada 59 statków o łącznej nośności 2, 2 mln DWT, w tym masowce, siarkowce oraz promy. Podstawowym sektorem działalności PŻM jest przewóz ładunków masowych takich jak węgiel, zboża etc. w żegludze nieregularnej o zasięgu globalnym. Armator jest także światowym liderem na niszowym rynku przewozów płynnej siarki.

Jak każdy inny armator, PŻM stoi przed wyzwaniami Konwencji Balastowej. Prezentacja wskazuje wyzwania dla armatorów wynikające z implementacji konwencji balastowej. Omówione zostaną finansowe oraz techniczne aspekty instalowania kosztownych systemów uzdatniania wód balastowych. Przedstawione będą problemy dotyczące wymiany wód balastowych podczas normalnej eksploatacji statków, na przykładzie statków zawijających na Wielkie Jeziora Kanadyjskie. Poruszony zostanie temat rozbieżność uregulowań Konwencji z przepisami lokalnymi, na przykładzie przepisów USA. W prezentacji przedstawione będą problemy związane z opracowaniem i zatwierdzaniem wymaganej Konwencją dokumentacji statkowej – Ballast Water Treatment Plan oraz Ballast Water Record Book. Omówione zostaną wreszcie problemy wynikające z braku rodzimych uregulowań prawnych, uniemożliwiające armatorom promowym pozyskanie zwolnień z wymagań Konwencji w obszarze Morza Bałtyckiego.





WEJŚCIE W ŻYCIE KONWENCJI BWM WYZWANIA I SZANSF

Artur Kozdra

Gdańska Stocznia "Remontowa"

W wystąpieniu omówione zostaną szanse i możliwości wynikające z wejścia w życie konwencji BWM, związane z koniecznością dostosowania istniejących statków do jej wymagań.

Dostosowanie może polegać na montażu i uruchamianiu uznanych systemów obróbki wód balastowych, umożliwiających spełnienie wymogów konwencji. Systemy te będą wymagać też okresowej obsługi przeglądów i napraw.

Drugą omawianą kwestią będzie konieczność przygotowania stoczni i urządzeń odbiorczych wód balastowych i osadów do wymagań wynikających z konwencji BWM.

W obecnym stanie prawnym występuje wiele niewiadomych co do procedur technicznych, administracyjnych i kontrolnych dotyczących postępowania z wodami balastowymi oraz osadami. Poruszone zostaną kwestie związane z możliwościami prawnymi dotyczącymi zwolnień i odstępstw od wymagań konwencji, w przypadku sytuacji awaryjnych uniemożliwiających zachowanie jej prawideł lub awariami urządzeń do obróbki wód balastowych. Obecnie w prawie polskim brak przepisów określających wprost sposób postępowania z wodami balastowymi oraz osadami ze zbiorników balastowych.

Z tego powodu trudno określić kierunki oraz sposób dostosowania do przyszłych wymagań prawnych.



Cysterna z ADR firmy GSMARIO

Czyszczenie zbiornika ladowego od zewnatrz ⇒





SYSTEMY OCZYSZCZANIA WÓD BALASTOWYCH FIRMY ALFA LAVAL

Andrzej Smoleński Andrzej Piętka

Alfa Laval Polska Sp. z o.o.

Firma Alfa Laval jest od lat kojarzona na rynku morskim jako dostawca niezawodnych wirówek do paliw i olejów, płytowych wymienników ciepła, czy wyparowników wody morskiej. Obecnie z uwagi na trendy i regulacje prawne obowiązujące w żegludze, profil produkcji firmy uległ znacznemu rozszerzeniu. Zmniejszenie zużycia energii przez statki oraz potrzeba ochrony środowiska morskiego stały się motorem napędowym do opracowania i wdrożenia nowych technologii.

Ochrona środowiska morskiego wymaga między innymi oczyszczania wód balastowych. Zgodnie z postanowieniami konwencji IMO, armatorzy są zobowiązani do zainstalowania systemu oczyszczania wód balastowych, podczas pierwszego odnowienia klasy statku, po dacie wejścia konwencji w życie. Alfa Laval rozpoczęła prace nad stworzeniem takiego systemu opartego na technologii UV w roku 1997, a już w roku 2003 sprzedała pierwszych 70 systemów. W najnowszej ofercie firmy jest system PureBallast trzeciej generacji charakteryzujący się niskim zużyciem energii, łatwością instalacji i obsługi.

Większość statków handlowych, eksploatowanych na świecie wyposażonych jest w urządzenia Alfa Laval. W Polsce firma prowadzi działalność produkcyjną, handlową i usługową. Alfa Laval jest obecna w Polsce już od ponad 90 lat.





URZĄDZENIA DO POMIARU ZANIFCZYSZCZENIA WÓD BALASTOWYCH

Marcin Drozdowski

Wilhelmsen Ships Service Polska Sp. z o.o.

Urządzenia do pomiaru zanieczyszczenia wód balastowych to jeden z produktów oferowanych przez firmę Wilhelmsen Ships Service. Zapotrzebowanie na możliwość szybkiej wstępnej analizy zawartości alg ich aktywności przyczyniła się do opracowania niewielkiego urządzenia do prowadzenia pomiarów.

Długoletnie doświadczenie firmy w obszarze bezpiecznych rozwiązań, systemów, produktów i usług na rzecz nowo budowanych jednostek, statków w eksploatacji, konstrukcji offshore i przebudowywanych jednostek realizowanych przez pracowników oddziałów w 47 krajach świata zapewnia wysoki standard produktów i usług.

W ramach prezentacji oprócz podsumowania przepisów i wymagań odnośnie testowania wód balastowych omówiony zostanie wyciąg z przepisów o wartościach pomiarów i o spełnianiu norm.

Sposób testowania wód balastowych zestawem "Ballast-Check" przybliży elementy praktycznych rozwiązań w realizacji wymogów BWC.

Procedura pomiarów zostanie przedstawiona w postaci ćwiczenia na prawdziwych próbkach, w tym badania zawartości alg, bakterii e coli i enterococci. Omówione zostaną przykładowe dzienniki do zapisywania wyników pomiarów.

Przedstawione zostaną także zasady działania i stosowanie zestawu "Ballast-Check" i zestawu "Potable water test kit".



PORT OF GDYNIA AUTHORITY S.A. phone: 48 58 627 45 16; fax: 48 58 627 40 29; e-mail: srodowisko@port.gdynia.pl; form is available at www.port.gdynia.pl.

Appendix 1 - BALLAST WATER REPORTING FORM 1, 2

	EL INFORMATION ACJE O STATKU	ON				FORWULARZ 5	PRAWOZDAWCZY ws.	WOD BALASTOWY	2.	BALLAST WATE	R			
Vessel Name: Type:					IMO Number:			Sp	Specify Units: m³, MT, LT, ST					
(Nazwa sta Owner:	(Nazwa statku) (Typ) Owner: GT:				(Numer IMO) DWT: Call Sign:				(Wskaż jednostkę miary) Total Ballast Water on Board:					
(Armator)	(Armator) Flag: Arrival Date:				DW1.		(Sygnał wywoławczy)			(Całkowita ilość wód balastowych na pokładzie)				
Flag: (Bandera)							Agent: (Agent)							
	Length of stay in Port: (Czas pobytu w porcie)						(Agent)							
(Czas poby														
	Last Port and Country: (Ostatni port i Państwo)					Arrival Port: (Port przeznaczenia)				Total Ballast Water Capacity: (Całkowita polemność zbiorników balastowych)				
Next Port	and Country:						nt przeznaczenia y				Diaminon Dalacton you	´		
	oort i Państwo) IST WATER TAI	NICE DALLAC	T MATERIA MANIA	GEMENT PLAN C	NI BOARDO	YES	NO		IAC TUIC DE	EN IMPLEMENTI	ED? YES NO			
							DAMI BALASTOWYMI?			WDROŻONY? TAK				
OTAL NO. OF T CZBA ZBIORNIKO D. OF TANKS E CZBA ZBIORNIKO	ÓW NA POKŁAD XCHANGED	ZIE - RAZEM	LIC	. <mark>OF TANKS IN</mark> ZBA ZBIORNIKÓW BALASTOWYCH_	OBCIĄŻONYO NO	OF TANKS			O PKT. 5		NO NIE			
							TE OF ARRIVAL				Agreement of the state of the s			
			TUJ WSZYST	KIE ZBIORNIKI			STOWE ZOSTAŁ						PKT. 5	
anks/Holds	BW SOURCE (pobór WB)			BW EXCH	ANGE : circle	one: Empty/ Refill	or Flow Through	1	BW DISCHA	RGE (Zrzut wód ba	ilastowych)			
et multiple					(Wymiana W	(Wymiana WB: zakreśl jedno: Pusty/ Napełniony lub przepływowo)								
urces/tanks parately)	DATE	PORT	VOLUME	TEMP	DATE	I ENDPOIN	T VOLUME	% Exch.	SEA	DATE	PORT or	VOLUME	SALINITY	
paratory)	ddmmvv	or LAT.	(units)	(units)	ddmmvy	LAT. LONG	All and the second seco	W. 10	Hgt.	ddmmyv	LAT. LONG.	(units)	(units)	
IORNIKI		LONG					- N	(% wymiary)	(m)			100	9 LUL 1988	
dzielnie dla :dego)	(Data)	(Port lub parametry geogr.)	(ILOŚĆ) (jednostki)	(Temperatura) (jednostki)	(Data)	(Punkt końcowy, dł. i szer. geogr.)	(ILOŚĆ) (jednostki)		(Stan morza)	(Data)	(Port lub parametry geogr.)	(ILOŚĆ) (jednostki)	(Zasolenie) (jednostki)	
						Ů.								
									September 1				2	
lloot Motor Tor	k Codon For	pook=ED After	Pook=AD Doub	la Pattern=DD	Mina=\MT T	poido=TC Co	argo Hold=CH. O=	Othor					3	
								Other						
dy zbiorników wód	d balastowych: F	orepeak=FP, Aft	peak=AP, Double	Bottom=DB, Wing	=WT, Topside=	TS, Cargo Hold	=CH, O=Other							
	REASON WH	O, OKRESLIĆ INNE		R CONTROL AC		KEN:								
		_												
IMO BALLAST			and the same of th		YES	NO								
CZY NA POKŁADZIE	ZNAJDUJĄ SIĘ WY	TYCZNE IMO DOT	YCZĄCE WÓD BAL	ASTOWYCH (RES. 86	B(20))? TAK	NIE								
ESPONSIBLE (.E (PR <mark>INTED</mark>)	AND SIGNATUR	RE:									

Spis treści

Program seminarium – edycja pomorska	4
Program seminarium – edycja zachodniopomorska	5
Wykaz akronimów i skrótów	6
Definicje	7
Streszczenia prezentacji	
Marta Barańska, Międzynarodowa Konwencja o Kontroli i Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi i Osadami (BWM 2004) – podstawowe uwarunkowania, od momentu podpisania do wejścia w życie Akademia Morska w Szczecinie	8
Aleksandra Lubowska, Karolina Sypion, <i>Rys historyczny Konwencji</i> Ośrodek IMO przy Polskim Rejestrze Statków S.A.	9
Aleksandra Lubowska, Karolina Sypion, <i>Zakres stosowania Konwencji, pozostałe regulacje prawne dotyczące postępowania z wodami balastowymi i osadami</i> Ośrodek IMO przy Polskim Rejestrze Statków S.A.	10
Paweł Banaś, Ratyfikacja Konwencji przez Polskę oraz zwolnienia z wymogów instalacji systemów BWM Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	11
Grzegorz Siemiński, <i>Konwencja BWM 2004 – inspekcja państwa portu</i> Urząd Morski w Gdyni	12
Przemysław Lenard, <i>Konwencja BWM 2004 – inspekcja państwa portu</i> Urząd Morski w Szczecinie	14
Krzysztof Kołwzan, Bartosz Dombrzalski, Michał Jahnke, <i>Praktyczne wdrożenie</i> przez PRS wymagań konwencji BWM na statkach w ramach systemu nadzoru konwencyjnego i certyfikacji Polski Rejestr Statków S.A.	15
Anna Piszczyńska, <i>Konwencja BWM – wyzwania stawiane armatorom</i> Polska Żegluga Morska	16
Artur Kozdra, <i>Wejście w życie Konwencji BWM, wyzwania i szanse</i> Gdańska Stocznia "Remontowa"	17
Andrzej Smoleński, Andrzej Piętka, <i>Systemy oczyszczania wód balastowych</i> <i>firmy Alfa Laval</i> Alfa Laval Polska Sp. z o.o.	18
Marcin Drozdowski, <i>Urządzenia do pomiaru zanieczyszczenia wód balastowych</i> Wilhelmsen Ships Service Polska Sp. z o.o.	19
Formularz: Ballast water reporting form	20





POLSKI REJESTR STATKÓW S.A. jest instytucją prowadzącą niezależną działalność rzeczoznawczą na rynku międzynarodowym, która – kierując się interesem publicznym – poprzez formułowanie wymagań, nadzór i wydawanie odpowiednich dokumentów pomaga administracjom państwowym, ubezpieczycielom i swoim klientom zapewnić bezpieczeństwo ludzi, obiektów pływających, lądowych, ładunków i środowiska naturalnego.

Działalność, którą prowadzi Polski Rejestr Statków, można podzielić na poniższe zasadnicze grupy:

- Nadzory na zgodność z wymaganiami własnych przepisów klasyfikacji i budowy, konwencji międzynarodowych oraz przepisów państwowych w odniesieniu do:
 - o statków morskich,
 - statków śródlądowych, łodzi i jachtów,
 - o okrętów wojennych i innych obiektów o przeznaczeniu specjalnym dla obronności i bezpieczeństwa państwa,
 - konstrukcji stalowych, rurociągów i instalacji przemysłowych oraz obiektów lądowych,
 - o kontenerów,
 - o materiałów i wyrobów,
 - o firm serwisowych i wytwórni.
- Certyfikacja wyrobów na zgodność z dyrektywami Unii Europejskiej.
- Certyfikacja systemów zarządzania.
- Rzeczoznawstwo (ekspertyzy i doradztwo techniczne, analizy techniczno-finansowe).
- Szkolenia

Dzielimy się wiedzą i doświadczeniem





