

41294282

ГО «ОДЕСЬКА ОБЛАСНА ОРГАНІЗАЦІЯ «ЗЕЛЁНИЙ ЛИСТ»
65011, м.Одеса, Вулиця Катерининська,77.



Міністру захисту довкілля та природних ресурсів України
Абрамовському Роману Романовичу

Міністру інфраструктури України
Криклію Владиславу Артуровичу

Голові Державної служби морського та річкового транспорту України
Звягінцеву Сергію Борисовичу

В.о. ГП «Адміністрація морських портів України»
Голодницькому Олександру Григоровичу

Голові Одеської обласної адміністрації
Куцому Максиму Васильовичу

Голові Одеської міської ради,
Труханову Геннадію Леонидовичу

Відкрите звернення

Адміністрація морських портів України (АМПУ) планує евакуювати нафтоналивний танкер Delfi з одеського пляжу, розрізавши його навпіл. На наше переконання, це є необгрунтована і безвідповідальна стратегія, що може призвести до масштабної екологічної та техногенної катастрофи. Ми виступаємо категорично проти такого способу розв'язання проблеми і вимагаємо використовувати альтернативний і безпечний для навколишнього середовища план евакуації.

Як відомо, після закінчення **20.07.2020 року** терміну для проведення судновласником робіт з підйому та евакуації танкера, (термін встановлений капітаном Одеського порту **ППП**), **23.07.2020 року** Одеська філія ДП «АМПУ» оголосила відкриті торги для визначення підрядника, що має забезпечити видалення судна DELFI з акваторії Одеського морського порту. Очікувана вартість робіт складає 24,6 мільйонів гривень (без ПДВ).

Терміни проведення відкритих міжнародних торгів, установлені автоматично системою Prozorro, - 05.10.2020 року. Розкриття пропозицій – 23.08.2020.

<http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/novosti/novosti-ampu/17687-kommentarij-gp-ampu-otno-sitelno-ob-yavleniya-tendera-po-udaleniyu-tankera-delfi-s-odesskogo-plyazha>

27.07.2020 року в центральному офісі Адміністрації морських портів України пройшов брифінг голови Одеської ОДА Максима Куцого і голови АМПУ Олександра Голодницького, який було присвячено подальшим крокам з підняття танкера DELFI. Голова АМПУ повідомив, що вже надійшла пропозиція від однієї з турецьких компаній з конкретним планом робіт. Згідно цього плану, DELFI розріжуть на дві частини і приберуть спочатку носову, а потім кормову частину судна. Але жоден зі спікерів на брифінгу не уточнив, як перед розрізанням судна з нього приберуть нафтопродукти. А також яким чином держава компенсує витрачені на підйом судна гроші з власника.

На ці важливі питання громадськість має отримати відповіді зараз, ще до того, як буде визначено метод видалення танкера з акваторії пляжу. Безпека проведення вогневих робіт з використанням газових різаків, електрозварювання, дискових турбін і таке інше забезпечується таким необхідним етапом як дегазація. Цією технологією добре володіють фахівці з проведення докових робіт на українських судноремонтних підприємствах. Цей етап включає відкачку палива з танкера, масла, лляльних вод і інших нафтовмісних рідин на берег або спеціалізовані судна. Після цього нафтоналивні танки провітрюють, з їхніх стінок механічно видаляють залишки палива, змивають з переборок залишки нафтопродуктів струменем гарячої води, одночасно викачуючи емульсії. Потім у танки подається гаряча пара, яка змиває на молекулярному рівні залишки нафтопродуктів.

Чи можливо провести ці роботи безпечно в умовах, коли судно перебуває в прибережній акваторії моря, фактично в міському середовищі? І чому, якщо це можливо, досі не провели роботи з видалення залишків нафтопродуктів і дегазації танкера?

Враховуючи вищевикладене, вважаємо:

1. В умовах відкритої пляжної зони міста неможливо провести ретельну дегазацію й зачищення залишків нафтопродуктів з танкера. Тим більше в заплановані терміни – листопад 2020 року, коли в Чорному морі настає сезон сильних осінніх штормів. Це означає, що метод розрізання судна не є прийнятним з точки зору екологічної та техногенної безпеки, а також з точки зору безпеки проведення робіт.
2. Враховуючи історію зловживань фактичного власника танкера DELFI, впевнені, що стягнути з нього величезну суму на проведення робіт 24,6 млн грн. буде неможливо.
3. Натомість існують набагато дешевші (у 8-10 разів) і більш безпечні з точки зору екологічної та техногенної безпеки проекти підйому танкера, які не пов'язані з його розрізанням. Однак, вони навіть не розглядалися керівництвом АМПУ.

Історія питання

22.11.2019 року поблизу одного з центральних пляжів міста «Дельфін» сів на міліну танкер DELFI (належить британській компанії «Mister Drake PC», у 2010 році був зареєстрований Державним судновим реєстром Республіки Молдова, з якого судно виключили в вересні 2018 року).

За інформацією видання «Думская», фактичним судновласником танкера може бути колишній депутат Миколаївської обласної ради від «Партії регіонів» Олег Ковтунов.

<https://dumskaya.net/news/nastoyashchiy-hozyain-tankera-delfi-byvshiy-depu-108007/>

Як впливає з розслідування обставин катастрофи, яке було проведено Державною службою морського й річкового транспорту України, у 2012-2014 роках судно фігурувало у схемі бізнес-групи олігарха-втікача Сергія Курченка з контрабандного ввезення на територію України нафтопродуктів.

<https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/%20Delfi.pdf>

Паливо оформлювали як транзитний вантаж чи експортну продукцію Одеського нафтопереробного заводу, а насправді реалізовували в Україні. Це дозволяло ухилятися від сплати податків.

У контрабандних перевезеннях танкер міг приймати участь до 2018 року. Після чого його відбуксирували в нейтральні води в порту «Южний». Судно могло працювати як «чорний бункерувальник» - заправляти інші судна паливом без сплати акцизу й податків. Під час катастрофи 22.11.2019 року з судна випали три бочки нафтопродуктів. В результаті цього, за даними Державної екологічної інспекції в Одеській області, на протязі декількох днів після аварії вміст нафтопродуктів у воді навколо танкера перевищив норму від 53 до 157 разів(!)

У червні 2020 року було зафіксовано ще один епізод забруднення морської води нафтопродуктами з танкера, після чого комісія з питань техногенно-екологічної безпеки і надзвичайних ситуацій Одеської міської ради 25 червня 2020 року закрила пляж «Дельфін» для відпочиваючих.

Одеські екологи відразу після катастрофи (листопад 2019 р) наполягали на проведенні комплексу термінових заходів, щоб запобігти техногенній катастрофі і зменшити забруднення акваторії пляжу «Дельфін», а саме:

1. Обстежити технічні приміщення й танки DELFI, щоб виявити кількість залишків, які є забруднювачами. Збір і утилізація лляльних вод. Збір і утилізація залишків нафтопродуктів з танків.
2. Герметизація за можливістю всіх дверей внутрішніх приміщень судна, а також організація герметичності 13 ємностей танкера загальним об'ємом 1700 куб. м, які призначені для транспортування дизпалива, мазуту, масел.
3. Організація периметру бонових загороджень.

Судновласник, а також представники державної влади, Адміністрація морських портів України, органи місцевого самоврядування проігнорували рекомендації екологів. За вісім місяців, що минули з моменту катастрофи, ніхто нічого не зробив ані для дегазації судна й видалення з його танків нафтопродуктів, ані для видалення самого затонулого танкера з акваторії пляжу.

Цим було порушено не лише чинне законодавство, що захищає екологічні права громадян України, а й міжнародна Конвенція із запобігання забруднення з суден MARPOL 73/78, стороною якої є Україна і яку вона зобов'язана виконувати.

Також екоактивісти пропонували для полегшення евакуації танкера провести наступні підготовчі роботи, а саме:

1. Зрізати з DELFI палубні надбудови для зміщення центру тяжіння й полегшення постановки на рівний кіль.
2. Розчистити дно під кілем з використанням земснаряду.
3. Організувати опорні перемички зсередини трюмових приміщень судна для заведення пнтона і надання судну плавучості.
4. Відкачати вміст затоплених танків і герметизованих приміщень для надання плавучості.

5. Зняти судно з мілини лебідками, розтягнувши буксири на якорях і використовуючи ефект розгойдування.

Однак керівництво АМПУ і створена при Одеській ОДА комісія дозволила судновласнику самому обирати метод підйому танкера й компанію-виконавця робіт, проігнорувавши рекомендації екологів і очевидну небезпеку забруднення акваторії пляжів. Судновласник залучив для підйому судна компанію ТОВ «Смарт Марін Концепт». Спроби цієї компанії зняти DELFI з мілини 18 і 24-25 липня 2020 року закінчились невдачею. На наш погляд, невдача була закладена й на етапі планування, і на етапі виконання робіт.

Так, у пункті 5.1 проекту плану виконання робіт (ПВР) 001/2020 від 28.05.2020 ТОВ «Смарт Марін Концепт» у якості одного з способів збільшення плавучості танкера DELFI запропонувало використання частково затоплених вантажних танків 8,11, 14 правого борту.

Описані в документі засоби припускали відкриття танків під водою й накачування повітрям заведених всередину понтонів. Наскільки нам відомо, саме ці дії і призвели до цілком прогнозованого викиду нафтопродуктів 18-29 липня.

У пункті 2 ПВР компанія-підрядник описала встановлення приблизно 300 метрів бонових загороджень. Але, як усі впевнились пізніше, боніві загородження були встановлені невірно, що призвело до розтікання нафтопродуктів 18-19 липня за загороджений периметр.

Це було зафіксовано Державною екологічною інспекцією в Одеській області, яка 25 липня, відразу після другої невдалої спроби підйому судна встановила перевищення нормативів гранично допустимої концентрації нафтопродуктів у 4,8 разів.

Навколишньому середовищу було нанесено максимальну за весь час аварії шкоду.

Обстеження судна, яке провів керівник ГО «Зелений лист» Владислав Балінський 19.06.2020, показало:

1. Горловини дев'яти танків нижньої палуби (включно із трьома затопленими 8,11,14) перебувають у відкритому стані.
2. В районі кормової частини судна в периметрі, частково загородженому бонами, знаходиться велика пляма нафтопродуктів, в тому числі важких фракцій.
3. Розтягнуті по всьому периметру бони пропускають повітря і втрачають плавучість, не забезпечуючи локалізацію нафтопродуктів, які витікають з відкритих танків всередині периметру.
4. Збір і адсорбція нафтопродуктів, як і моніторинг стану бонових загороджень відбувається несистематично, тому в пазах на момент обстеження накопичено сотні літрів нафтопродуктів різних фракцій.

На засідання обласної комісії з надзвичайних ситуацій 25.07.2020 ситуація з танкером визнана як надзвичайна місцевого рівня.

Враховуючи 8-місячну історію дилетантства, недбалості, бездіяльності влади всіх рівнів у питанні видалення з акваторії пляжу «чорного бункерувальника» DELFI, грубого порушення законів і екологічних прав жителів Одеси, ми побоюємося погіршення

екологічної ситуації й техногенної катастрофи, викликані прорахунками в роботі виконавця, а також непередуманими й невиправданими діями в майбутньому.

Ми категорично проти використання методу розрізання судна! Нам відомо, що в АМПУ й Одеську ОДА надійшли пропозиції від підприємств, які готові підняти DELFI без розрізання, безпечно й за значно менші кошти, ніж заявлено в тендері.

03.08.2020

Підписи:

голова ГО “Зелений лист”

Балінський В.М

МК “Спільні дії”

Галкіна А.

головний природознавець НПП “Тузлівські лимани”

Вихристюк І.М.

голова ГО “Відродження природної спадщини”

д.б.н Русєв І.Т.

голова ВГО "До чистих джерел"

Рудінський В.