

**МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ
В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОХОРОНИ МОРСЬКОГО
СЕРЕДОВИЩА ЯК УМОВА НАБУТТЯ ЧЛЕНСТВА ДО ЄС**

Іванова А. В., Костира О. В.

Вступ

Україна належить до числа провідних морських держав, які відіграють активну роль у вивченні Світового океану і освоєнні його багатств, використанні морських шляхів для цілей торговельного і військового мореплавства та рибальства. Для економічного і соціального життя України морські простори відіграють першорядну роль, оскільки неодмінною умовою існування економічно розвиненої, суверенної та незалежної держави є наявність розвиненої транспортної інфраструктури. Статус України як морської держави наразі підтверджується владою держави, яка докладає максимум зусиль задля розвитку морської галузі, економіки та захисту інтересів країни, що є можливим за умови ефективного використання потужностей транспортного комплексу, навіть всупереч повномасштабному вторгненню Російської Федерації (далі РФ).

Так, на сучасному етапі активного політичного та економічного співробітництва України з Європейським Союзом, в умовах війни та тимчасової окупації РФ території нашої держави, особливого значення набуває фактор утвердження України як морської держави. Виходячи з просторових і геофізичних особливостей України, її місця і ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин в умовах радикальних змін геополітичного, воєнно-політичного та економічного сучасного стану в світі, на сьогоднішній день, постає потреба в оновленні напрямків розвитку України як морської держави та забезпечення національних інтересів на морі. На сучасному етапі співробітництва України з Європейським Союзом нагальним питанням є забезпечення зони національних інтересів на морі, а саме в таких морських просторах, як: внутрішні морські води; територіальне море; виключна (морська) економічна зона України, а також інші райони Світового океану, що мають економічне та стратегічне значення для українського народу та нашої держави.

Взагалі, проблеми охорони Світового океану та використання його ресурсів набули глобального значення для всіх держав внаслідок того, що системою течій, через поверхневий стік та взаємозв'язок з

атмосферою шкідливі речовини розповсюджуються на величезні площі і значні відстані від конкретного джерела забруднення. Цим визначається необхідність охорони морського середовища від забруднення при експлуатації суден, як найбільш актуальною проблемою сучасності.

1. Діяльність міжнародних організацій щодо безпеки мореплавства та захисту морського середовища

Сучасні морські судна є складними плавучими спорудами з потужними енергетичними установками і системами, які в процесі роботи утворюють різноманітні відходи. Нарівні з завданнями по технічному вдосконаленню суден та їх устаткування стоять завдання оптимального використання наявних нормативних та технічних засобів, що дозволяє на їх основі вдосконалювати засоби запобігання забруднення морського середовища і атмосфери. В сучасних умовах експлуатації суден нагальною проблемою є модернізація засобів управління судном задля запобігання забрудненню морського середовища з суден¹.

Міжнародне співробітництво у цій галузі має виключне значення для всього людства. Згідно з положеннями п. 4 ст. 1 Конвенції ООН з морського права 1982 року: «...привнесення людиною, прямо чи посередньо, речовин біоенергії в морське середовище, включаючи естуарії, яке призводить або може призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам і життю в морі, небезпека для здоров'я людини, створення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку»².

Питаннями, що пов'язані з дослідженням Світового океану, а саме: безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі та захисту морського середовища займаються численні міжнародні організації.

Під міжнародною організацією зазвичай розуміють об'єднання низки суверенних держав на основі спільно розробленого договору, який визначає відповідні загальноновизнані нормам міжнародного права цілі їх співпраці.

¹ Іванова А.В., Костира О.В. Юрисдикція держави порту в системі засобів щодо захисту і збереження морського середовища. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 10. С. 700–706. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-10/176>

² United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

Міжнародна співпраця в області нормативної діяльності щодо запобігання та обмеження забруднення морського середовища полягає у виробленні договірним шляхом загальних і спеціальних норм, стандартів, технічних рекомендацій і процедур³. Причому щодо рішення міжнародної міжурядової організації, «яке стало джерелом міжнародного права для конкретної держави», така держава, за загальним правилом, зобов'язана приймати національноправові норми, які б конкретизували відповідні міжнародно-правові зобов'язання стосовно сфери внутрішньодержавних відносин, а в разі рішень рекомендаційного характеру мала право «приймати відповідні внутрішньодержавні правові акти, які б конкретизували норми або вводили до складу правової системи країни відповідні рекомендаційні стандарти»⁴.

Сьогодні налічується більше 60 міжнародних організацій, діяльність яких у тій чи іншій мірі пов'язана з морським судноплавством. Серед них найбільшу роль відіграють міжнародні міжурядові організації та спеціалізовані установи Організації Об'єднаних Націй.

Міжнародні неурядові організації об'єднують не самі держави, а тільки їхні певні асоціації, товариства, що активно впливають на світову судноплавну політику. Основним аспектом роботи цих організацій є розробка і впровадження в практику документів, що регламентують або обслуговують морський перевезення.

Найбільший авторитет і вплив на стан безпеки морського судноплавства має Міжнародна морська організація (*International Maritime Organization* – далі ІМО), яка діє як спеціалізований орган ООН з 1958 року. У березні 1948 року, в Женеві на міжнародній конференції, що проводиться за ініціативою ООН, була прийнята Конвенція, яка послужила підставою для створення ІМО. Штаб-квартира ІМО розташована в Лондоні, Сполучене Королівство, з п'ятьма регіональними офісами в Кот-д'Івуарі, Гані, Кенії, на Філіппінах в Тринідаді і Тобаго. Станом на 1 січня 2023 року до складу цієї Організації входило 174 держави-члени та три асоційовані члени (Фарерські острови, Гонконг, Макао). Вищим органом ІМО є Асамблея держав-членів. Сесії Асамблеї збираються раз на 2 роки. Є також Рада

³ Леусенко І.В. Міжнародне співробітництво в галузі охорони морського середовища від забруднення із суден *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова*. Правознавство. 2018. Т. 23. Вип. 1(32). С. 185.

⁴ Короткий Т. Р. Імплементация норм рекомендацій Міжнародної морської організації з охорони морського середовища у законодавство України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр. / редкол.: С.В. Ківалов (голов.ред), Л.І. Кормич (заст. голов. ред.), Ю.П. Алєнін [та ін.] : МОНмолодьспорт України, НУ ОЮА. – Одеса : Фенікс, 2012. Вип. 45. – С. 72-83. URL: http://app.nuoua.od.ua/archive/45_2012/12.pdf*

ІМО, що складається з 40 держав, на 2024-2025 рік Росія до Ради не увійшла.

З моменту заснування ІМО, її основними цілями визначені підвищення рівня безпеки на морі та запобігання забруднення моря. Оскільки ІМО є технічною організацією, найбільша частина роботи виконується її комітетами та під комітетами⁵. Повноваження з розробки методологічного та технічного базису майбутніх нормативних документів щодо запобігання забруднення навколишнього середовища внаслідок міжнародної морської діяльності, покладено на Комітет щодо захисту морського середовища (далі – КЗМС). Комітет щодо захисту морського середовища розглядає будь-які питання, які належать до компетенції ІМО і стосуються забруднення моря з суден та боротьби з ними. До них, зокрема, належить:

- виконання функцій, які покладені чи можуть бути покладені на Організацію міжнародними конвенціями з попередження забруднення з суден та боротьби з ними, зокрема, щодо прийняття правил та внесення поправок до них або інших положень, як це передбачено такими конвенціями;

- розгляд необхідних заходів, що сприяють забезпеченню виконання зазначених конвенцій; забезпечення отримання наукової, технічної та будь-якої іншої корисної інформації з питань попередження забруднення моря з суден та боротьби з ними, з метою поширення її серед держав;

- сприяє співпраці з регіональними організаціями, зацікавленими у попередженні забруднення моря з суден та боротьби з ними;

- розгляд та прийняття необхідних заходів щодо будь-яких інших питань, що належать до компетенції Організації, і які можуть сприяти попередженню забруднення моря з суден та боротьби з ними, а також щодо співпраці з іншими міжнародними організаціями з питань захисту навколишнього природного середовища (ст. 38 Конвенції про ІМО)⁶.

Важливим в діяльності ІМО є розробка і прийняття єдиних стандартів у сфері забезпечення безпеки мореплавства. ІМО стала відповідальною за імплементацію міжнародних конвенцій і створення норм і стандартів щодо охорони людського життя на морі і охорони морського середовища від забруднення.

Серед найбільших досягнень ІМО слід визначити факт прийняття, під її егідою, міжнародних конвенцій, які є стандартами у сфері

⁵ International Maritime Organization (IMO). URL: https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/2012/06/pdfs_terrorism_directory_13-IMO.pdf (дата звернення: 15.12.2023 р.).

⁶ Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text (дата звернення: 15.02.2024 р.).

забезпечення безпеки мореплавства та забезпечення охорони морського середовища від забруднень. Серед яких можна виділити такі: Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року, змінена та доповнена Протоколом 1978 року (*International Convention for the Safety of Life at Sea* – далі SOLAS 74), Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року (*International Convention on Load Lines* – далі LL 66), Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення вахти 1978 року, переглянута та доповнена протоколом у 1995 році (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* – далі STCW 78/95), Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* – далі MARPOL 73/78). У зв'язку з появою нових технологій в мореплаванні – ІМО працює над створенням нових і поліпшенням існуючих документів. Свідчення, що видаються на підставі вказаних міжнародних конвенцій, є підтвердженням (доказом) відповідності судна міжнародним нормам.

У роботі ІМО, в підготовці конвенцій беруть участь міжнародні організації, що тісно співпрацюють з ІМО. Це міжнародні організації, такі як: Міжнародна організація праці (*International Labour Organization*), Продовольча і сільськогосподарча організація (*Food and Agriculture Organization*), Міжнародне агентство з атомної енергії (*International Atomic Energy Agency*), Конференція ООН з охорони навколишнього середовища (*UN Conference on environment protection*), Всесвітня організація охорони здоров'я (*World Health Organization*). Для надання допомоги в розробці важливих проблем залучаються консультативні неурядові організації, такі як: Міжнародна палата судноплавства, Міжнародна асоціація судових менеджерів, Міжнародна федерація судовласників, Міжнародна організація зі стандартизації, Міжнародна торговельна палата, Балтійська і міжнародна морська рада, Міжнародна асоціація класифікаційних товариств, Міжнародна федерація асоціацій капітанів та інші організації.

З метою підвищення безпеки судноплавства ІМО, МОП та ряд інших організацій на своїх сесіях прийняли низку найважливіших міжнародних конвенцій, резолюцій, кодексів і рекомендацій, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства і охорону довкілля. Основна мета цих документів – підвищити безпеку мореплавства шляхом обов'язкового застосування єдиних стандартів, як під час керування суднами з берега, так і під час їх експлуатації екіпажами.

З урахуванням існуючих видів морегосподарської діяльності та джерел, що спричиняють забруднення, можна визначити такі *категорії забруднення*:

– *Забруднення спричинене здійсненням морегосподарської діяльності на морському дні* (зокрема, розвідування й розробка природних ресурсів морського дна та його надр, наприклад нафти, газу та інших корисних копалин у відкритому морі). Зазначене забруднення пов'язано з дотриманням правил забезпечення безпеки цього виду робіт на морі, регламентації проектування, конструкції, обладнання, експлуатації штучних установок та пристроїв, а також вчасним здійсненням заходів щодо уникнення аварій і ліквідації надзвичайних ситуацій. Так, згідно ч. 13 розд. III Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів визначено «Здійснення днопоглиблювальних і дноочисних робіт у морських акваторіях призводить до деградації донних біоценозів і забруднення морського середовища завислими та токсичними речовинами»⁷;

– *Забруднення, спричинене торговельним судноплаством, портовою діяльністю; суднобудуванням та судноремонтною діяльністю*. Основна проблема спричинення забруднення полягає в дотриманні правил та заходів із забезпечення техніки безпеки щодо управління морським транспортним засобом та здійсненням робіт на морі. У зв'язку із зростаючим негативним впливом морських транспортних засобів на стан морського середовища та необхідністю розвивати вітчизняну морську галузь, Україна підписала та ратифікувала міжнародно-правові акти, спрямовані на всебічне попередження забруднення із суден, а саме: Конвенцію про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р., Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден 1973 р., Міжнародну конвенцію про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 р., Резолюцію А.741 (18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення» прийнята Асамблеєю ІМО у 1993 р., Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами у надзвичайних ситуаціях до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення та інші;

– *Забруднення спричинене введенням у морське середовище місцевих видів або генетично змінених організмів*. Держави прапора судна або держави, що здійснюють наукову діяльність у морських просторах, повинні застосовувати всіх заходів щодо попередження забруднення в результаті навмисного або випадкового введення під їх юрисдикцією чи контролем нових організмів, що є чужими чи новими для будь-якої частини морського середовища. Згідно ст. 196 Конвенції

⁷ Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2333-14#Text> (дата звернення: 15.02.2024 р.).

ООН 1982 р., «держави вживають усіх заходів, необхідних для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища в результаті такого використання технології під їх юрисдикцією і контролем або такого навмисного або випадкового введення видів організмів, чужих або нових для будь-якої конкретної частини морського середовища, які можуть викликати в ній значні і шкідливі зміни»⁸;

– *Забруднення, спричинене викидами в море сміття, харчових, побутових і експлуатаційних відходів.* Сміття, що скидається в море, в зв'язку з своєю різноманітністю надає негативний вплив на навколишнє морське середовище. Скид сміття з суден у відкритому морі і «особливих районах» регламентується правилами Додатку V Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973/78 р., а у внутрішніх і територіальних водах національними правилами і законодавством прибережної держави. В Балтійському морі скидання сміття встановлено Конвенцією щодо Комісії захисту морського середовища Балтійського моря.

– *Забруднення, спричинене шкідливими викидами з суден в атмосферу.* Крім морської води самохідне судно споживає також атмосферне повітря для забезпечення горіння палива в суднових енергетичних установках. В цьому випадку відбувається теплове забруднення атмосфери, що зумовлене викидами палких відпрацьованих і димових газів з суднових двигунів і котлів, а також забруднення у вигляді неспалених частинок палива і продуктів його паління, що тягнуть за собою різноманітні шкідливі з'єднання (оксиду сірки, азоту, вуглецю, важких металів). Зазначені викиди розсіюються в атмосфері, осідають на поверхні води і розчиняються в ній. Додаток VI Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973/78 р., в якому викладені «Правила попередження забруднення атмосфери з суден» і «Технічний Кодекс по контролю викидів окислів азоту з суднових двигунів» спрямовані на всебічне попередження забруднення із суден атмосферного повітря;

– *Забруднення, спричинене в результаті надзвичайних обставин – при аваріях.* В таких випадках забруднення, викликають катастрофічні наслідки для тваринного і рослинного світу, морського середовища а також завдають значних економічних збитків країнам, біля берегів яких відбулося забруднення;

⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

– *Забруднення, спричинене скиданням з наземних джерел.* Такий вид забруднення включає в себе скиди забруднюючих речовин із річковим стоком, з естуаріїв, каналів, прибережних споруд, водовипусків, трубопроводів, водовідвідних споруд, конструкцій або стоків, або забруднення з будь-яких наземних джерел, у тому числі через атмосферу;

– *Забруднення спричинене похованням у морському середовищі.* Згідно п. 1 ст. 210 Конвенції ООН з морського права 1982 р., держави приймають закони і правила для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища в результаті схоронення, а п. 3 зазначеної статті Конвенції встановлює «обов'язок мати дозвіл на поховання від компетентних органів відповідних держав, забороняється здійснювати поховання в межах територіального моря, виключної економічної зони або на континентальному шельфі без чітко висловленого попереднього схвалення прибережної держави, яка має право дозволяти, регулювати і контролювати таке схоронення після належного розгляду цього питання з іншими державами, на яких таке схоронення може негативно позначитися через їх географічне розташування»⁹.

Міжнародна морська організація вживає заходів щодо захисту морського середовища від забруднення, в результаті судноплавства, шляхом розробки і прийняття державами, які є її членами, міжнародних конвенцій, які потім вводяться в дію і зобов'язують уряди країн – учасниць ІМО виконувати встановлені правила і стандарти. Конвенції ІМО вирішують проблему забруднення світового океану декількома шляхами, такими як:

– *Попередження забруднення в період судових операцій* (наприклад, які відбуваються при скиданні води після мийки танків в море). Це досягається застосуванням відповідних заходів під час проектування, обладнання та експлуатації суден;

– *Зниження числа аварій.* Досягається введенням суворих і обов'язкових стандартів і навігаційних процедур на всесвітньому підґрунті, направлених на підвищення безпеки судноплавства;

– *Зниження наслідків аварій.* Заходи, що застосовуються до обмеження забруднення у випадку аварій (наприклад, зменшення об'єму танків);

– *Забезпечення компенсації збитків.* Вартість збитків від забруднення може бути величезною. Застосовуються заходи до того, щоб сторона, яка

⁹ Правове регулювання судноплавства: навчальний посібник / А.В. Іванова, О.В. Костря, О.С. Савич. – Одеса: Гельветика, 2021. – 334 с.

понесла збитки внаслідок забруднення, отримала відповідну компенсацію;

– *Допомога в застосуванні*. ІМО надає технічну та іншу допомогу урядам держав в розробці планів щодо протистояння забрудненню.

2. Міжнародно-правові стандарти у сфері охорони морського середовища та їх реалізація в національній практиці

Одним з перших міжнародних договорів, який розглядає питання екології моря стала Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню моря нафтою 1954 року, яка набрала чинності в 1958 році, але зростаюча роль морських перевезень, в забрудненні океану вимагає серйозної зміни, посилення й розширення положень зазначеної Конвенції 1954 року. Таким чином, нова Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден (MARPOL 73) була прийнята під егідою ІМО в 1973 році, але, через різні причини вона була введена в дію в 1978 році з прийняттям Протоколу 1978 року, що доповнює MARPOL 73. Зміст самої Конвенції MARPOL 73/78 як і зміст Протоколу 1978 року до неї, відноситься до обов'язків держав, які її підписали. У 1997 році до Конвенції MARPOL 73/78, був прийнятий ще один Протокол, який додає нові інструкції щодо попередження забруднення атмосфери з суден до Додатку VI зазначеної Конвенції¹⁰.

За минулі десятиліття прийнятий широкий спектр заходів щодо попередження та контролю щодо забрудненню моря, викликаних експлуатацією суден і пом'якшенням будь-яких наслідків, які можуть виникнути в результаті аварій або зіткнення суден. Ці заходи, як показує практика, є результативними в зниженні джерел забруднення з суден і демонструють діяльність ІМО і судноплавної галузі в напрямку захисту навколишнього середовища. Так, з 51 договірних документів, прийнятих під егідою ІМО, для координації діяльності міжнародного судноплавства, 21 міжнародний документ безпосередньо стосується захисту навколишнього середовища, а саме:

– Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності на випадок забрудненню нафтою, боротьбі з ним та співробітництву 1990 року і Протокол до Конвенції, що стосується небезпечних і шкідливих речовин (*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation* далі – OPRC і її Протокол 2000 далі – OPRC-HNS)), зазначену Конвенцію можна визначити як міжнародний стандарт, що встановлює заходи по боротьбі з інцидентами забруднення моря нафтою

¹⁰ Іванова А.В., Савич О.С. Попередження забруднення як умова здійснення свободи відкритого моря. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: юридичні науки. 2022. Т. 33 (72). № 1. С. 103–110. <https://doi.org/10.32838/TNU-2707-0581/2022.1/1>

на національному рівні та у співпраці з іншими країнами. Станом на листопад 2020 року, учасниками Конвенції є 112 держав. Відповідно до цієї Конвенції і Додатку до неї, держави-учасниці зобов'язуються, індивідуально або спільно, вживати всіх відповідних заходів для підготовки та для реагування на інциденти, що викликають забруднення нафтою¹¹;

– Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління з ними 2004 року (*Ballast Water Management Convention* далі – BWM 2004 р.), яка спрямована на запобігання розповсюдженню шкідливих водних організмів з одного регіону в інший. Метою є припинення шкоди морському середовищу внаслідок скидання баластних вод шляхом мінімізації поглинання та подальшого скидання осадів та організмів. Починаючи з 2024 року всі судна повинні мати затверджену Систему очищення баластних вод відповідно до стандарту D2, визначеного в Конвенції. Існуючі судна повинні встановити затверджену систему, установка якої може коштувати до 5 мільйонів доларів США за кожне судно. Для сприяння впровадженню, ІМО опублікувала 14 керівних документів щодо Конвенції, включаючи Керівні принципи G2 щодо відбору проб баластних вод, Керівні принципи G4 щодо управління баластними водами та Керівні принципи G6 щодо обміну баластними водами. Станом на вересень 2023 року 79 країн беруть участь у Конвенції BWM 2004 р.¹²;

– Конвенція по запобіганню забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року (*Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter*) була прийнята з метою сприяти ефективній боротьбі з усіма джерелами забруднення моря та вживанню усіх можливих заходів для попередження забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів, які можуть скласти небезпеку для здоров'я людини, завдати шкоди живим ресурсам та життю в морі, завдати шкоди зонам відпочинку чи перешкоджати іншим законним видам використання моря (ст. 1)¹³;

¹¹ Міжнародна конвенція про забезпеченню готовності на випадок забрудненню нафтою, боротьбі з ним та співробітництву 1990 року URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu90313?an=2&ed=1990_11_30 (дата звернення: 11.02.2024 р.)

¹² Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління з ними 2004 року URL: <https://regulation.gov.ua/documents/id120999> (дата звернення: 11.02.2024 р.)

¹³ Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/169817__169817 (дата звернення: 11.02.2024 р.)

– Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими протиобростаючими система на судах 2017 року (*Antifouling Systems Convention* далі – AFS) забороняє застосовувати на суднах протиобростаючі системи, що містять олово органічні сполуки, що діють як біоциди. Конвенція AFS поширюється на судна під прапорами держав-сторін Конвенції і судна, що заходять у порти таких держав. Класифікаційне товариство здійснює огляд проти обростаючих систем і видачу відповідних свідоцтв на підставі нормативних документів, що враховують положення Конвенції AFS¹⁴.

Для охорони морського середовища від забруднень спрямовані положення і міжнародних кодексів, таких як:

– Міжнародний кодекс щодо будівництва і обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, прийнятий Комітетом по безпеці на морі (Резолюція MSC. 4 (48)), передбачає встановлення Міжнародного стандарту щодо будування типів суден, для безпечного морського перевезення наливом рідких небезпечних хімічних вантажів, перерахованих в розділі 17 Кодексу, шляхом розпорядження норм проектування і конструкції суден незалежно від тоннажу та обладнання, яке вони повинні мати, щоб з урахуванням властивостей перевезених продуктів скоротити до мінімуму небезпеку для судна, його екіпажу і навколишнього середовища;

– Міжнародний кодекс будування і обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом, прийнятий Комітетом по безпеці на морі (Резолюція MSC.370 (93)), основною концепцією якого, є відповідність типів суден небезпечним властивостям продуктів, що є предметом Кодексу. Важкі випадки зіткнень або посадки на мілину можуть призвести до пошкодження вантажного танка і некерованому виходу продукту. Такий вихід може мати наслідком випаровування і розсіювання продукту, а в деяких випадках викликати крихке руйнування корпусу судна. Вимоги Кодексу, засновані на сучасних знаннях і досягненнях техніки, спрямовані на зведення цієї небезпеки до мінімуму, наскільки це можливо практично;

– Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів, введений Асамблеєю Міжнародної морської організації 27.09.1965 р (Резолюція А. 81 (IV)), регламентує морське перевезення небезпечних вантажів, забезпечує виконання обов'язкових положень Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі і Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден. Кодекс охоплює такі питання,

¹⁴ Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими протиобростаючими система на судах 2017 року URL https://ips.ligazakon.net/document/view/mu01268?ed=2001_10_05 (дата звернення: 11.02.2024 р.)

як упаковка, контейнерні перевезення і зберігання, з особливим наголосом на сегрегацію несумісних речовин. У Кодексі небезпечні вантажі класифіковані на різні класи, загальні положення для кожного класу і підкласу також наведені.

При розгляді питання про захист морського середовища від забруднення з суден необхідно перш за все визначити обсяг повноважень прибережних держав щодо вжиття заходів, покликаних забезпечити належний рівень захисту морського середовища. Для цього слід звернутися до положень Конвенції ООН з морського права 1982 року (*United Nations Convention on the Law of the Sea* – далі UNCLOS)¹⁵, яка поділяє повноваження держав в сфері захисту морського середовища від забруднення з суден на ті, що пов'язані з прийняттям законів і правил, спрямованих на захист морського середовища від забруднення з суден, і ті, що стосуються забезпечення виконання національних законів і правил, а також міжнародних норм і стандартів щодо запобігання забруднення морського середовища з суден. Об'єм цих повноважень держав диференціюється в залежності від того, по відношенню до якої морської зони встановлюються захисні правила, а також в залежності від того, ким приймаються заходи щодо забезпечення виконання передбачених правил і норм.

У п. 1 ст. 211 Конвенції ООН 1982 р. вказується на те, що «держави, діючи через компетентну міжнародну організацію, встановлюють міжнародні норми і стандарти для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден і сприяють встановленню..... систем шляхів для зведення до мінімуму загрози аварій, які можуть викликати забруднення морського середовища, включаючи узбережжя». Крім цього, в п.2 ст. 211 цієї Конвенції встановлюється обов'язок держав вживати по відношенню до суден, що працюють під їх прапором, національні закони і правила для запобігання, скорочення і контролю забруднення морського середовища з суден. Ці національні закони повинні бути як мінімум настільки ж ефективними, як і загальновизнані міжнародні норми і стандарти¹⁶.

У межах своїх внутрішніх вод і вод портів, держави мають повний суверенітет і можуть встановлювати особливі вимоги, пов'язані із скороченням, контролем і запобіганням забрудненню морського середовища, яким повинні задовольняти іноземні судна для можливості

¹⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

¹⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

входу і знаходження в цих водах. Такі правила мають бути опубліковані і повідомлені компетентній міжнародній організації – ІМО. Відповідно до п. 3 ст. 211 Конвенції ООН 1982 р., дві і більше держави мають право узгодити заходи, що вживаються для захисту морського середовища в межах їх внутрішніх вод, і встановлювати їх в ідентичній формі. Кожна держава – учасник подібних домовленостей може запитувати у судна яке знаходиться в її територіальному морі і має прапор іншої держави – учасниці домовленостей, інформацію про те, куди воно прямує, а також про дотримання встановлених вимог для заходу в порт. Таким чином, положення п.3 ст. 211 зазначеної Конвенції, надало можливість для розвитку концепції контролю держави-порту щодо захисту морського середовища від забруднення¹⁷.

У відношенні іноземних суден, що знаходяться в межах територіального моря і здійснюють право мирного проходу, прибережна держава може вживати заходів, спрямованих на захист морського середовища від забруднення з суден. Відповідно до положень п. 3 ст. 21; п. 4 ст. 211 Конвенції ООН 1982 р., такі особливі правила і закони повинні бути опубліковані, не повинні обмежувати право мирного проходу і не повинні носити дискримінаційний характер¹⁸.

У виключній економічній зоні прибережна держава може приймати закони і правила, спрямовані на скорочення, контроль і запобігання забрудненню морського середовища з суден, але тільки в рамках міжнародних стандартів і норм, яким відповідно до п. 5 ст. 211 зазначеним Конвенції повинні відповідати всі діючі заходи. Однак, відповідно до підпункту «а» п. 6 ст. 211 Конвенції можуть бути особливі райони виключної економічної зони, в яких вимагається прийняття спеціальних обов'язкових заходів для попередження забруднення морського середовища з суден. Виокремлення таких районів обумовлено технічними причинами, пов'язаними з океанографічними і економічними умовами, а також з використанням цього району або захистом його ресурсів і особливим характером руху суден. В таких випадках держави можуть приймати додаткові закони і встановлювати правила, але тільки після консультацій з іншими зацікавленими

¹⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

¹⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

державами при умові підтвердження з боку ІМО потреби особливого захисту зазначеного району¹⁹.

Варто зазначити, що саме поняття «особливий район» крім Конвенції ООН з морського права 1982 року також зустрічається і в додатках Конвенції MARPOL 73/78, але під ними маються на увазі різні поняття. Так, відповідно до Конвенції ООН 1982 р. *особливий район* – це частина або певна ділянка в рамках виключної економічної зони однієї держави, на території якої ця держава приймає додаткові захисні заходи. Зазначена Конвенція обмежує коло питань, щодо яких можуть застосовуватися такі додаткові правила, до них відносяться правила, що регулюють можливість скидання сміття або шкідливих речовин, а також практика мореплавання²⁰.

У положеннях Конвенції MARPOL 73/78 (додаток I, правило 10 (1); додаток II, правило 1 (7); додаток V, правило 5) зазначається, що «*особливий район*» – це район моря, де по визнаним причинам, що відносяться до його океанографічним і екологічним умовам і специфіці судноплавства, необхідно прийняття особливих обов'язкових методів попередження забруднення морського середовища. В даному визначенні немає обмежень щодо простору моря, тобто до особливого району можуть входити морські простори з різним міжнародно-правовим режимом, в тому числі це можуть бути цілі моря, а не тільки окремі ділянки виключної економічної зони. В особливих районах встановлюються спеціальний режим і, вимоги до суден що в них знаходяться, передбачені відповідними положеннями Конвенції MARPOL 73/78 яка передбачає заходи зі скорочення і запобігання забруднення морського середовища як нафтою і нафтопродуктами, так і іншими речовинами, шкідливими для морського середовища, мешканців моря і атмосфери, які перевозяться на судах або утворюються в процесі їх експлуатації²¹.

Необхідно пригадати, що класична правова категорія «юрисдикція» у галузевому морському правовому регулюванні займає досить важливе місце, означає поширення прав держав на морські простори, фактично

¹⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

²⁰ United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf f (дата звернення: 11.02.2024 р.)

²¹ Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 11.02.2024 р.)

являючи собою здійснення влади державою у них²², а також обумовлюючи встановлення у таких просторах відповідних правових режимів. При цьому, для правильного розуміння правової природи режимів, встановлених у конкретній морській прибережній зоні, важливо враховувати наступні мотиви: 1) безпека держави вимагає від неї виключного контролю над узбережжям і здатності захищати доступ до останнього; 2) з метою просування своїх комерційних, податкових і політичних інтересів держава повинна мати можливість контролювати усі судна, які заходять, виходять або стоять на якорі в її прибережних водах; 3) ексклюзивна експлуатація та використання морепродуктів у цих акваторіях є необхідними для існування та добробуту людей на її узбережжі. Отже, ключовими причинами, чому держави здійснюють свою юрисдикцію на морі, є захист і безпека. Саме ці дві категорії є основою для обмеження принципу свободи судноплавства та встановлення певних приписів або обмежень імперативного характеру²³.

3. Актуальні питання співпраці ЄС з прибережними країнами та обміну інформацією щодо попередження забруднення Світового океану

Упродовж останніх десятиліть у світі популяризується тенденція щодо тотальної боротьби з процесом глобального потепління. У зв'язку з чим спостерігається підвищення рівня обізнаності суспільства та усвідомлення субсидарної відповідальності за забруднення навколишнього природного середовища. Одним з головних елементів впливу на процес пом'якшення кліматичних змін Землі, є зменшення викидів парникових газів в атмосферне повітря²⁴. Тому питання застосування різноманітних запобіжних заходів для попередження зміни клімату, стали лозунгами сучасної світової політики.

Скорочення рівня антропогенних викидів, усунення їх наслідків, абсорбція парникових газів, забезпечення поступового переходу до низьковуглецевого палива, впровадження альтернативних джерел енергії, підвищення рівня енергоефективності та інші заходи, були

²² Fedotov O., Averochkina T. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights”. *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A.I. Hnatovska, L.I. Kormych, A.I. Kormych, N.M. Krestovska, etc. Lviv-Torun: Liha-Pres, 2019. P. 1-19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

²³ Kormych B., Averochkina, T., Gaverskyi, V. The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. 2020. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.

²⁴ Єременко К.С. Формування категоріального апарату національного законодавства у сфері альтернативної енергетики. *Правова держава*. 2021. № 43. С. 68–75. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.43.240980>

розроблені та почали застосовуватися міжнародною спільнотою для досягнення всезагальної мети з попередження глобального потепління. А екологізація політичного, економічного та правового сектору стала необхідною умовою для збереження кліматичної системи Землі²⁵.

Питання правових методів та інструментів запобігання забрудненню атмосфери з суден відносно нещодавно (з 1990-х рр.) стало одним з напрямів роботи ІМО²⁶. При цьому, загальні питання регулювання впливу судноплавства на навколишнє природне середовище почало привертати увагу світової спільноти ще з 1960-1970 рр.²⁷ і на теперішній час морська галузь намагається повноцінно реагувати на сучасні, постійно зростаючі, екологічні виклики та загрози. Необхідно відзначити, що одним з основних регуляторів діяльності ІМО є Конвенція UNCLOS яка виступає «конституційною» основою сучасної морської діяльності та містить керівні засади її здійснення. Зважаючи на те, що ІМО було створено задовго до ухвалення цієї Конвенції, необхідного рівня гармонізації раніших норм та повноважень було досягнуто через включення до ряду конвенцій, ухвалених ІМО, норм про превалюючу юридичну силу UNCLOS. І хоча ІМО безпосередньо згадано лише у ст. 2 Додатку VIII до UNCLOS, у багатьох положеннях цієї Конвенції згадується «компетентна» чи «відповідна» міжнародна організація, яка означає саме ІМО²⁸. Серед іншого UNCLOS, як «рамкова конвенція», має узагальнений вигляд, та може бути реалізована переважно лише шляхом втілення у інших нормативно-правових актах та міжнародних угодах. Це підтверджується багатьма положеннями цієї Конвенції, які вимагають від держав «приймати до уваги», «вводити в дію», «реалізовувати» відповідні правила і стандарти розроблені «компетентною організацією»²⁹.

²⁵ Єременко К.С. Дослідження реляційної взаємодії між ІМО та ООН у питанні скорочення викидів парникових газів. *Альманах міжнародного права*. 2022. Вип. 28. С. 24–33. <https://doi.org/10.32841/ILA.2022.28.03>

²⁶ Lim K. The Role of the International Maritime Organization in Preventing the Pollution of the World's Oceans from Ships and Shipping. URL: <http://surl.li/msokc> (дата звернення: 15.06.2023 р.)

²⁷ Langlet D. Shipping and the Ecosystem Approach. In: Regulation of Risk. Leiden, The Netherlands: Brill, Nijhoff. 2022. https://doi.org/10.1163/9789004518681_015

²⁸ Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the international Maritime Organization. *Study by the Secretariat of the International Maritime Organization (IMO)*. LEG/MISC.8. 30 January 2014. 139 p. URL: <https://www.kuestenpatent-kroatien.at/LEG%20MISC%208-1.pdf> (дата звернення: 11.02.2024 р.).

²⁹ Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the international Maritime Organization. *Study by the Secretariat of the International Maritime Organization (IMO)*. LEG/MISC.8. 30 January 2014. 139 p. URL: <https://www.kuestenpatent-kroatien.at/LEG%20MISC%208-1.pdf> (дата звернення: 11.02.2024 р.).

Отже ІМО, як спеціалізована організація у системі ООН, виконує квазізаконодавчу функцію з реалізації UNCLOS шляхом розробки та ухвалення міжнародних правил та стандартів, що сприяють кодифікації та прогресивному розвитку морського права, є виваженими та створюють надійний правовий базис функціонування світового мореплавства. Необхідно зауважити, що ІМО успішно перетворилася зі спочатку технічно-консультативної організації на повнофункціональну міжнародну організацію з глобальними функціями. Упродовж багатьох десятиліть ІМО доповнює свою роль компетентної міжнародної організації та суб'єкта нормотворення міжнародних правил і стандартів у сфері судноплавства також розробкою норм для реагування на проблему глобального потепління і боротьби з антропогенними викидами з суден³⁰.

Вважається, що процес скорочення викидів парникових газів з суден було розпочато лише з моменту прийняття Додатку VI³¹ до MARPOL 73/78, однак це не можна вважати вірним, адже наприкінці 1960-х рр. Рада Міжурядової морської консультативної організації (її згодом було перейменовано на Міжнародну морську організацію, ІМО) розглядає можливість ухвалення стандартів зі зниження забруднення повітря з суден та почала співпрацю щодо цього з іншими міжнародними організаціями. Як відомо, питання забруднення повітря з суден на початку було включене до порядку денного Організації, що у подальшому призвело до прийняття MARPOL 73/78, але пізніше була виключена та залишилося поза порядком денним ІМО більш ніж на декілька десятиліть.

Навіть коли питання забруднення повітря від судноплавства знову почало привертати увагу, норми щодо скорочення та контролю забруднення повітря скоріше призводять до змін в екологічному законодавстві, ніж у морському³². Про це свідчить прийняття таких угод, як Стокгольмська декларація з проблем навколишнього середовища 1972 р., Конвенція ООН про транскордонне забруднення 20 повітря на великій відстані 1979 р. що згодом була доповнена обов'язковими Протоколами, Віденська конвенція про охорону озонового шару 1985 р.,

³⁰ Beckman R., Sun Z. The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments. *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*. 2017. P. 201–246. <https://doi.org/10.1163/24519391-00202003>

³¹ Annex VI – Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships. URL: http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_VI/r9.htm (дата звернення: 11.02.2024 р.)

³² Argiello G. The International Maritime Organization's Contribution to Regime Interaction: Past, Present, and Future. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*. 2022. Vol. 25. https://doi.org/10.1163/18757413_02501003

Монреальський протокол щодо речовин, які руйнують озоновий шар 1987 р., Рамковою конвенцією Організації Об'єднаних Націй щодо зміни клімату 1992 р. (далі – РКЗК ООН), яка також була доповнена обов'язковими Протоколами. Ці акти набули ключового значення для формування сучасної стратегії ІМО стосовно скорочення викидів парникових газів з суден, адже значні правові зміни за межами правового регулювання морської діяльності стали каталізатором регулятивної реакції всередині ІМО³³.

Стаття 2 РКЗК ООН визначає головною метою Конвенції та усіх пов'язаних з нею правових документів як «досягнення у виконанні відповідних положень Конвенції стабілізації концентрації парникових газів на такому рівні, який не допускав би небезпечного антропогенного впливу на кліматичну систему. Такий рівень має бути досягнутий у строки, необхідні для природної адаптації екосистем до зміни клімату, що надасть можливість не ставити під загрозу виробництва продовольства і сприятиме забезпеченню подальшого економічного розвитку на стійкій основі». Ця мета стала еталонним фундаментом для скорочення викидів парникових газів на усіх рівнях реагування, у т.ч. у роботі ІМО

Питання співпраці та обміну інформацією у рамках ініціативи з декарбонізації морської галузі на теперішній час зазнають усе більшої актуалізації. За підтримки ІМО на міжнародному рівні було створено проекти, спрямовані на обмін інформацією щодо технічного розвитку та нарощування потенціалу країн, що розвиваються³⁴. Головним при цьому залишається питання про впровадження енергоефективних рішень у мореплавстві до національного законодавства країн, що розвиваються. За підтримки ІМО у цьому напрямку було створено спеціалізовані проекти, скеровані на забезпечення відповідного рівня декарбонізації морської галузі згідно зі стратегічними напрямками роботи ІМО. Найвизначнішими серед них є такі:

Ініціатива ІМО – Сінгапур «Next GEN», що спрямована на об'єднання основних заінтересованих сторін у морській галузі, та розвиток ініціативи з декарбонізації та підтримки подальшої співпраці³⁵;

³³ Argüello G. The International Maritime Organization's Contribution to Regime Interaction: Past, Present, and Future. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*. 2022. Vol. 25. https://doi.org/10.1163/18757413_02501003

³⁴ IMO's work to cut GHG emissions from ships. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHGemissions.aspx> (дата звернення: 12.02.2024 р.)

³⁵ NextGEN holds first meeting to push maritime decarbonization. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/NextGENproject.aspx> (дата звернення: 02.02.2024 р.)

Проект ІМО – Норвегія «GreenVoyage2050», що підтримує перехід морської галузі на низьковуглецеве майбутнє; роботу проекту спрямовано на 47 співпрацю з окремими країнами, що розвиваються, включно з малими острівними країнами, що розвиваються, а також з найменш розвиненими країнами, амбітність проекту співвідноситься з цілями Першочергової стратегії ІМО щодо викидів парникових газів внаслідок морської діяльності³⁶;

Проект ІМО – ЕУ «GMN» – Глобальна морська мережа центрів співпраці у сфері морських технологій, що фінансується ЄС та реалізується ІМО; проект направлений на просування технологій та операцій, що підвищують енергоефективність морської галузі та допомагають орієнтуватися найменш розвинутим країнам у мореплаванні майбутнього з низьким рівнем вуглецю³⁷;

Глобальний галузевий альянс на підтримку низьковуглецевого мореплавання («LowCarbon GIA») – це державно-приватне партнерство, створене у рамках проекту ІМО – Норвегія «GreenVoyage2050» і метою якого визначено об'єднання лідерів морської галузі для підтримки енергоефективної і низьковуглецевої морської транспортної системи. Провідні судовласники та оператори, класифікаційні товариства, виробники та постачальники двигунів і технологій, нафтові компанії та порти об'єдналися у рамках проекту «LowCarbon GIA» для колективного визначення та розробки інноваційних рішень для подолання загальних перешкод на шляху впровадження та реалізації технологій енергоефективності, передовим досвідом експлуатації та запровадження альтернативних видів палива з низьким чи нульовим вмістом сірки³⁸;

Проект ІМО – ПРООН-GEF «GloFouling» направлений на вирішення проблеми обростання корпусів суден, яке збільшує шорсткість поверхні корпусу, чим обумовлюється збільшення витрат палива та загальний рівень викидів парникових газів³⁹;

Проект ІМО – Республіка Корея «GHG-SMART» є програмою навчання сталому морському транспорту для підтримки країн, що розвиваються у напрямку скорочення викидів парникових газів внаслідок мореплавання; Проект сприятиме реалізації заходів ІМО та

³⁶ The IMO-Norway GreenVoyage2050 Project is supporting shipping's transition towards a low carbon future. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/> (дата звернення: 10.02.2024 p.)

³⁷ About GMN. Energy efficiency in shipping – why it matters. URL: <https://gmn.imo.org/about-gmn/> (дата звернення: 04.02.2024 p.)

³⁸ About the Low Carbon GIA. Global MTCC Network. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/about-the-gia/> (дата звернення: 12.02.2024 p.)

³⁹ Biofouling and greenhouse gas (GHG) emissions from ships. URL: <https://www.glofouling.imo.org/ghg-emissions> (дата звернення: 12.02.2024 p.)

розробці національних стратегій зі 48 скорочення викидів парникових газів у різних секторах мореплавства та портах; орієнтований на країни, що розвиваються, та слабо розвинені країни⁴⁰;

Круглий стіл «FIN-SMART» – це платформа для регулярного діалогу між ключовими зацікавленими сторонами морської галузі, на підтримку пришвидшення фінансового потоку, особливо в країнах, що розвиваються, з метою декарбонізації морського сектору⁴¹;

«Проект блакитних рішень для Азії» базується на угоді між ІМО та Федеральним міністерством навколишнього середовища, охорони природи та ядерної безпеки Німеччини про проведення підготовчих заходів для розробки проектною пропозиції щодо скорочення викидів морського транспорту у Східній і Південно-Східній Азії. Проект співпрацює з Партнерством з управління навколишнім середовищем для морів Східної Азії (PEMSEA) для досягнення визначених цілей. Проект передбачає низку заходів зі збирання інформації: семінари з планування, конференції, співбесіди, визначення демонстраційних проектів-кандидатів, обговорення партнерства із залученням усіх ключових зацікавлених сторін, включаючи державних партнерів, судноплавну галузь, портову владу та операторів, постачальників технологій, фінансові установи та органи місцевого самоврядування⁴².

Морський інноваційний форум з нульового та низького рівня викидів за участі ІМО та Програми ООН з навколишнього природного середовища (ЮНЕП) за фінансової підтримки Норвегії, спрямований на об'єднання усіх зацікавлених сторін для демонстрації останніх розробок у сфері досліджень та розробок, які підтримують декарбонізацію морської галузі у відповідності до Першочергової стратегії ІМО щодо викидів парникових газів⁴³. Метою Форуму визначено: обмін інноваційним досвідом між компетентними міжнародними політиками, морськими адміністраціями, адміністраціями з питань зміни клімату/довкілля, розробниками технологій, морською індустрією, портами та фінансами для прискорення співпраці та розробки інновацій для кліматичних заходів у морському секторі та пошуку 49 практичних рішень для впровадження необхідних оновлень; сприяння інноваціям

⁴⁰ IMO and Republic of Korea partner to address ships' GHG emissions. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/39-GHG-SMART-.aspx> (дата звернення: 12.02.2024 р.).

⁴¹ FINSMART Roundtable. URL: <http://surl.li/mtcue> (дата звернення: 12.02.2023 р.).

⁴² IMO and Germany sign agreement to develop project to identify opportunities and solutions to prevent and reduce transport emissions. URL: [https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-Germany project.aspx](https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-Germany%20project.aspx) (дата звернення: 12.05.2024 р.).

⁴³ IMO and UNEP to host 2021 Maritime Zero-Low Carbon Innovation Forum. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1558.aspx> (дата звернення: 12.02.2024 р.).

через співпрацю Північ-Південь і Південь-Південь з акцентом на найменш розвинуті країни і малі острівні держави, що розвиваються; заповнення наявних прогалів для забезпечення функціонування глобальної платформи для обговорення ідей, пов'язаних із просуванням інновацій, поширенням останніх розробок і сприянням управлінню знаннями, а також обміну інформацією⁴⁴.

Аналізуючи зазначені проекти, ініціативи, форуми та круглі столи, головною метою яких визначено декарбонізацію морської галузі, необхідно відзначити їх вагомий вклад у практичне впровадження стратегічних напрямків ІМО щодо скорочення викидів парникових газів. Особливо необхідно відзначити фінансовий вклад Норвегії та проект «GreenVoyage2050»⁴⁵, в рамках якого було розроблено найбільш рентабельні з практичної точки зору заходи, спрямовані на задоволення потреб у наданні допомоги державам, та підтримки у передачі енергоефективних технологій, що сприяють впровадженню «зелених» технологій у всій морській галузі. GreenVoyage2050 об'єднав існуючі та можливі заходи щодо підвищення рівня енергоефективності суден з їх об'єднанням у технологічні групи з визначенням рівня їх зрілості стосовно поширення у морській галузі, та рівня перевірності технологій і принципів. Зрілими технологіями є перевірені, нові або існуючі технології чи принципи, що широко розповсюджені у морській галузі. Напівзрілі – це перевірені, нові чи існуючі технології або принципи, що обмежено розповсюджені у морській галузі. Незрілі – нові, не перевірені, не доведені існуючі або перевірені існуючі технології чи принципи, що характеризуються досить не великим рівнем установок, щодо яких практично відсутній досвід експлуатації. Аналіз рівня зрілості було проведено серед наступних технологічних груп: машинні технології, покращення двигуна та корпусу судна, споживання енергії на судні, використання відновлювальної енергії та технологічні рішення для оптимізації роботи судна⁴⁶. Відповідний аналіз дає змогу зацікавленим особам визначитися з вибором 50 найбільш енергоефективних рішень для практичного застосування або обрати потенційно привабливі технології для технічних розробок у сфері розвитку декарбонізації морської галузі.

⁴⁴ Zero-and Low-Emission Innovation Forum: 27-29 September 2021. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/PartnershipsProjects/Pages/MaritimeInnovation-Forum.aspx> (дата звернення: 12.05.2023 р.).

⁴⁵ Marine Environment Protection Committee (MEPC), 66th session: 31 March to 4 April 2014. URL: <http://surl.li/msnmk> (дата звернення: 15.02.2024 р.).

⁴⁶ Technology Groups. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/technologygroups/> (дата звернення: 15.01.2024 р.).

Також необхідно відзначити роботу проекту «GreenVoyage2050» у напрямку спрощення процесу імплементації норм Додатку VI до MARPOL 73/78 у національні законодавства зацікавлених сторін. З цією метою на сайті проекту розміщено постатейний аналіз Додатку VI до MARPOL 73/78 на шести мовах⁴⁷ із зазначенням рівня обов'язкової чи рекомендаційної імплементації правил Додатку VI до MARPOL 73/78 у національне законодавство.

Важливим аспектом роботи даного Проекту є розробка Керівництва зі взаємодії судно-порт з практичними заходами зі скорочення викидів парникових газів⁴⁸. Зазначене керівництво готове до застосування з обмеженим або низьким капіталом та оперативними інвестиціями. Рекомендовані практичні заходи є відносно легкими та швидкими для впровадження та мають потенціал у зниженні викидів парникових газів разом з додатковими перевагами. Серед практичних заходів, рекомендованих для реалізації з обмеженим капіталом, наведені такі: сприяння імобілізації в портах; сприяння очищенню корпусу та суднового гвинта у портах; сприяння одночасним операціям у портах; оптимізація процесу перебування у порту шляхом попереднього очищення; удосконалення планування руху суден, що заходять до кількох причалів в одному порту; покращення сумісності судна та причалу через покращення основних даних порту; увімкнення оптимізації дедвейта судна завдяки вдосконаленню основних даних порту; оптимізація швидкості пересування між портами⁴⁹. У Керівництві розглянуто кожний із восьми заходів та надано практичні рекомендації для їх реалізації. Підсумовуючи розгляд функціонування Проекту ІМО – Норвегія «GreenVoyage2050», необхідно відзначити його вагомий вклад у процес декарбонізації морської галузі та сприяння поширенню правил енергоефективності на міжнародному рівні. Майже усі керівництва та рекомендації зазначеного проекту можуть бути потенційно реалізованими у 51 будь-якій державі, насамперед в Україні⁵⁰.

⁴⁷ Clause by Clause analysis of MARPOL Annex VI. 19 p. URL: https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2022/09/Clause-byclause-analysis-of-2021-Revised-MARPOL-Annex-VI-EN_Final-min.pdf (дата звернення: 14.07.2023 р.).

⁴⁸ Ship-Port Interface Guide. Practical Measures to Reduce GHG Emissions. 2021. 46 p. URL: <http://surl.li/mtczr> (дата звернення: 14.01.2024 р.).

⁴⁹ Ship-Port Interface Guide. Practical Measures to Reduce GHG Emissions. 2021. 46 p. URL: <http://surl.li/mtczr> (дата звернення: 14.02.2024 р.).

⁵⁰ Yeremenko K. International Maritime Organization and Decarbonization of Maritime Industry: Mandate and Instruments. Lex Portus. 2022. Vol. 8(3). P. 30– 57. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.3.2022.2>

Таким чином, базовими міжнародно-правовими актами щодо зміни клімату та зменшення забруднення навколишнього середовища було сформовано фундамент для відповідних заходів у правовому регулюванні діяльності у морських просторах, що здійснюються під егідою ІМО, з метою зменшення негативного впливу судноплавства на атмосферне повітря та, як наслідок, уповільнення парникового ефекту і зміни клімату. При цьому, збереження морського середовища та його правова охорона від забруднень перебувала на порядку денному в ООН та ІМО з початку їх заснування, але виклики та загрози від звичайного судноплавства, а не від аварійних розливів нафти та інших забруднювачів, перевезених хімічних речовин тощо, стали першорядними через постійну емісію у повітря продуктів згоряння вичопного палива, що визначило активізацію розробки ІМО ефективних стратегій щодо попередження забруднення атмосфери з суден.

ВИСНОВКИ

Тематика здійснення юрисдикції та суверенних прав держав у морських просторах, зберігатиме тенденції до значної актуалізації та підвищення уваги особливо в умовах триваючої збройної агресії, тимчасової окупації та необхідності відновлення прав Української держави, зокрема у прибережних морських акваторіях. Складні реалії сучасності поставили перед Україною багато питань, пов'язаних з необхідністю вироблення надійного та ефективного механізму відновлення та захисту національних інтересів на водних ділянках державного кордону, у прилеглий та виключній (морській) економічній зоні, на континентальному шельфі. Адже перебування на узбережжі – це не лише вагомий економічний потенціал та значні природні переваги для розвитку і водного транспорту, і супутньої інфраструктури, і рекреаційної складової, а й важка робота з охорони такого стратегічного надбання, встановлення належного режиму діяльності у ньому та побудова фундаментального правничого базису, який, на основі всесвітньо визнаних стандартів, сприятиме розвитку України як сучасної та ефективно морської держави, здатної захистити та відстояти свої права та життєво важливі інтереси.

Охорона морського середовища від забруднень є питанням фундаментальної важливості щодо захисту Світового океану, як вагомому компоненту біосфери, що забезпечує в глобальному масштабі якість природного середовища планети у всьому світі, на місцевому, регіональному і міжнародному рівнях. Україна має сприятливі умови для розвитку морської діяльності, виходячи з просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі у глобальній та регіональній

системі міжнародних відносин. Отже, Україна повинна виконувати в повному обсязі міжнародні договори і угоди, що регулюють діяльність у сфері забезпечення охорони морського середовища та атмосферного повітря від забруднень. Нажаль, на сьогоднішній екологічний стан Азовського і Чорного морів залишається вкрай незадовільним. Обсяги скидання забруднюючих речовин на території України щороку сягають близько 350 тис. тонн. Рівень забруднення морської води в окремих акваторіях прибережної смуги перевищує гранично допустимі концентрації нафтопродуктів, фосфору та фенолів у середньому у п'ять разів, що спричиняє загибель тварин і рослин.

В зв'язку з цим актуальним аспектом міжнародно-правового захисту морського середовища є чітка регламентація повноважень держави прапора судна і держави порту з метою забезпечення одноманітного і ефективного застосування міжнародно-правових норм. Хоча законодавство України має багато правових механізмів, які можна було б застосовувати для захисту ресурсів Азовського і Чорного морів, але сучасне вітчизняне екологічне законодавство є застарілим для якого характерна певна неузгодженість законодавчих актів між собою.

АНОТАЦІЯ

Охорона та попередження забруднення морського середовища, його особливих екосистем, атмосферного повітря від судноплавства набуває на теперішній час особливого значення і є однією з найважливіших проблем глобального характеру, що постали перед сучасним людством.

Значний блок конвенційного регулювання, усвідомлення згубності викидів з суден обумовлюють вжиття комплексних заходів для протидії забрудненню через прийняття норм національного законодавства і вироблення практичних заходів щодо екологізації роботи сучасних суден. На теперішній час державами, наднаціональними інституціями, приватними суб'єктами та діючими ініціативами і проектами між ними накопичено значний досвід у сфері пошуку можливостей стимулювання використання альтернативних джерел енергії у морській галузі, проте багато з них ще очікують на впровадження через доволі повільний рух до набуття імперативності та забезпеченості засобами юридичної відповідальності.

Україна, будучи учасницею багатьох глобальних природоохоронних угод та договорів, спрямованих на захист морського середовища і атмосфери з суден, перебуває на шляху побудови сучасної системи публічного адміністрування морської та портової діяльності, зокрема з урахуванням екосистемного підходу та Цілей сталого розвитку.

За умов беспрецедентних руйнівних впливів широкомасштабного російського вторгнення, загальної безпекової ситуації та значних складнощів у виконанні екологічних зобов'язань комплексно впроваджувати інноваційні рішення досить складно. При цьому, планування та поступове наближення до усесвітніх та регіональних природоохоронних стандартів відбувається, а саме: у Плані відновлення України відзначаються амбітні цілі щодо відбудови чистого та захищеного середовища, а також розширення та інтеграції логістики з ЄС – провідним кліматичним лідером сьогодення. Зокрема, передбачається реалізація проєктів і заходів з:

- впровадження національної системи торгівлі квотами на викиди парникових газів та удосконалення системи моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів;

- реформування системи екологічного контролю;

- створення ІТ системи для забезпечення електронної послуги з видачі дозволу на викиди забруднювальних речовин у повітря;

- розбудови інституційної та технічної спроможності для забезпечення участі України в глобальних зусиллях у боротьбі зі зміною клімату;

- розробки рекомендацій для підприємств морегосподарського комплексу по впровадженню сучасних енергозберігаючих технологій в основне та допоміжне виробництва тощо.

А зважаючи на перебування України на узбережжі двох морів, участі у регіональних та світових морських ланцюгах постачання, необхідності розбудови морської і портової галузей, а також судноплавства на внутрішніх водних шляхах, належна імплементація рамкових екологічних стандартів є актуальним і важливим завданням.

Література

1. Іванова А.В., Костиця О.В. Юрисдикція держави порту в системі засобів щодо захисту і збереження морського середовища. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 10. С. 700–706. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-10/176>

2. United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 11.08.2024 р.).

3. Леусенко І.В. Міжнародне співробітництво в галузі охорони морського середовища від забруднення із суден *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова*. Правознавство. 2018. Т. 23. Вип. 1(32). С. 185. URL: <http://heraldlaw.onu.edu.ua/article/view/133827>

4. Короткий Т. Р. Імплементация норм рекомендацій Міжнародної морської організації з охорони морського середовища у законодавство України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр.* / редкол.: С.В. Ківалов (голов.ред), Л.І. Кормич (заст. голов. ред.), Ю.П. Аленін [та ін.] : МОНмолодьспорт України, НУ ОЮА. – Одеса : Фенікс, 2012. Вип. 45. – С. 72-83. URL: http://app.nuoua.od.ua/archive/45_2012/12.pdf

5. International Maritime Organization (IMO). URL: https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/2012/06/pdfs_terrorism_directory_13-ІМО.pdf (дата звернення: 15.08.2024 р.)

6. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text (дата звернення: 15.08.2024 р.).

7. Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2333-14#Text> (дата звернення: 15.08.2024 р.).

8. United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 11.08.2024 р.).

9. Правове регулювання судноплавства: навчальний посібник / А.В. Іванова, О.В. Костиря, О.С. Савич. – Одеса: Гельветика, 2021. – 334 с.

10 Іванова А.В., Савич О.С. Попередження забруднення як умова здійснення свободи відкритого моря. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: юридичні науки. 2022. Т. 33 (72). № 1. С. 103–110. <https://doi.org/10.32838/TNU-2707-0581/2022.1/1>

11. Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності на випадок забрудненню нафтою, боротьбі з ним та співробітництву 1990 року URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu90313?an=2&ed=1990_11_30 (дата звернення: 11.08.2024 р.).

12. Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління з ними 2004 року URL: <https://regulation.gov.ua/documents/id120999> (дата звернення: 01.08.2024 р.).

13. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/169817__169817 (дата звернення: 01.08.2024 р.).

14. Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими протиобростаючими система на суднах 2017 року URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu01268?ed=2001_10_05 (дата звернення: 11.08.2024 р.).

15. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 09.08.2024 р.).

16. Fedotov O., Averochkina T. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights”. State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph / A.I. Hnatovska, L.I. Kormych, A.I. Kormych, N.M. Krestovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1-19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

17. Kormych B., Averochkina, T., Gaverskyi, V. The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. 2020. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.

18. Єременко К.С. Формування категоріального апарату національного законодавства у сфері альтернативної енергетики. *Правова держава*. 2021. № 43. С. 68–75. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.43.240980>

19. Єременко К.С. Дослідження реляційної взаємодії між ІМО та ООН у питанні скорочення викидів парникових газів. *Альманах міжнародного права*. 2022. Вип. 28. С. 24–33. <https://doi.org/10.32841/ILA.2022.28.03>

20. Lim K. The Role of the International Maritime Organization in Preventing the Pollution of the World’s Oceans from Ships and Shipping. URL: <http://surl.li/msокс> (дата звернення: 15.08.2024 р.).

21. Langlet D. Shipping and the Ecosystem Approach. In: Regulation of Risk. Leiden, The Netherlands: Brill, Nijhoff. 2022. https://doi.org/10.1163/9789004518681_015

22. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the international Maritime Organization. *Study by the Secretariat of the International Maritime Organization (IMO)*. LEG/MISC.8. 30 January 2014. 139 p. URL: <https://www.kuestenpatent-kroatien.at/LEG%20MISC%208-1.pdf> (дата звернення: 11.08.2024 р.).

23. Beckman R., Sun Z. The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments. *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*. 2017. P. 201–246. <https://doi.org/10.1163/24519391-00202003>

24. Annex VI – Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships. URL: http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_VI/r9.htm (дата звернення: 22.08.2024 р.)

25. Argüello G. The International Maritime Organization’s Contribution to Regime Interaction: Past, Present, and Future. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*. 2022. Vol. 25. https://doi.org/10.1163/18757413_02501003

26. IMO's work to cut GHG emissions from ships. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHGemissions.aspx> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

27. NextGEN holds first meeting to push maritime decarbonization. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/NextGENproject.aspx> (дата звернення: 22.08.2024 р.).

28. The IMO-Norway GreenVoyage2050 Project is supporting shipping's transition towards a low carbon future. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/> (дата звернення: 10.08.2024 р.).

29. About GMN. Energy efficiency in shipping – why it matters. URL: <https://gmn.imo.org/about-gmn/> (дата звернення: 04.08.2024 р.).

30. About the Low Carbon GIA. Global MTCC Network. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/about-the-gia/> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

31. Biofouling and greenhouse gas (GHG) emissions from ships. URL: <https://www.glofouling.imo.org/ghg-emissions> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

32. IMO and Republic of Korea partner to address ships' GHG emissions. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/39-GHG-SMART-.aspx> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

33. FINSMART Roundtable. URL: <http://surl.li/mtcue> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

34. IMO and Germany sign agreement to develop project to identify opportunities and solutions to prevent and reduce transport emissions. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-Germany-project.aspx> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

35. IMO and UNEP to host 2021 Maritime Zero-Low Carbon Innovation Forum. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1558.aspx> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

36. Zero-and Low-Emission Innovation Forum: 27-29 September 2021. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/PartnershipsProjects/Pages/MaritimeInnovation-Forum.aspx> (дата звернення: 12.08.2024 р.).

37. Marine Environment Protection Committee (MEPC), 66th session: 31 March to 4 April 2014. URL: <http://surl.li/msnmk> (дата звернення: 15.08.2024 р.).

38. Technology Groups. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/technologygroups/> (дата звернення: 15.08.2024 р.).

39. Clause by Clause analysis of MARPOL Annex VI. 19 p. URL: https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2022/09/Clause-byclause-analysis-of-2021-Revised-MARPOL-Annex-VI-EN_Final-min.pdf (дата звернення: 14.08.2024 р.).

40. Ship-Port Interface Guide. *Practical Measures to Reduce GHG Emissions*. 2021. 46 p. URL: <http://surl.li/mtczr> (дата звернення: 14.08.2024 р.)

41. Yeremenko K. International Maritime Organization and Decarbonization of Maritime Industry: Mandate and Instruments. *Lex Portus*. 2022. Vol. 8(3). P. 30– 57. URL: https://lexportus.net.ua/vipusk-3-2022/yeremenko_832.pdf

Information about the authors:

Ivanova Alla Volodymyrivna,

Candidate of Law Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of Maritime Law Departure,
National University «Odessa Maritime Academy»
8, Didrichson st., Odessa, 65000, Ukraine

Kostyria Olena Valislavivna,

Candidate of Law Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of Maritime Law Departure,
National University «Odessa Maritime Academy», MNI
8, Didrichson st., Odessa, 65000, Ukraine