

УДК 342.951:349.6(477)

DOI <https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.41>

О. П. Федотов,

доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

Н. О. Коваль,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРОГРАМНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ СУДНОПЛАВСТВА: ДОСВІД УКРАЇНИ

Статтю присвячено визначенню переваг та недоліків діючого українського законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища від руйнівних наслідків судноплавства внаслідок використання викопного палива. Відзначено необхідність пошуку стійких та екологічно чистих альтернатив традиційному вуглеводневому паливу зі сторони міжнародних організацій, окремих держав та інших зацікавлених сторін. Проаналізовано міжнародні та регіональні зусилля для зменшення забруднення морського середовища та атмосферного повітря з суден. Підкреслено значення універсальності норм щодо протидії забрудненню, що пов'язане з необхідністю поєднання стандартів свободи судноплавства та захисту навколишнього природного середовища. Акцентовано увагу на важливості ролі окремих держав, судноплавних компаній та портів щодо зменшення викидів. Охарактеризовано низку актів довгострокового програмного регулювання водної (морської та річкової) транспортної галузі України. Визначено наявність у них норм про забезпечення екологічності діяльності через використання альтернативних видів судового палива. Автори доходять висновку, що спеціального закріплення напрямок використання альтернативних видів палива у судноплавстві дістав лише у нормах Морської доктрини України на період до 2035 року, а зменшення викидів в атмосферу – у проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. Через важливе значення екологізації та зменшення забруднення повітря від судноплавства для збереження навколишнього середовища, норми відповідного спрямування мають бути передбачені й в інших актах програмного довгострокового планування розвитку морської та портової галузі України, а також в іншому галузевому (водному транспорті необхідним залишається високий рівень взаємодії держав, ефективна діяльність між ними) законодавстві. У цілому для подолання екологічних проблем родних організацій, ініціювання нових видів реагування на екологічні загрози, активна співпраця та скоординовані дії усіх акторів, залучених до загальносвітової системи міжнародного судноплавства.

Ключові слова: альтернативні види палива, забруднення від судноплавства, правове регулювання, морська діяльність, попередження забруднення, мореплавство, внутрішні водні шляхи, морське законодавство, забруднення атмосфери, захист морського середовища.

Постановка проблеми. Екологічні проблеми сучасного світу обумовлюють підвищену увагу держав, їх об'єднань, міжнародних організацій, класифікаційних товариств та суднобудівельників до пошуку нових, «зелених», технологій з метою ощадливішого функціонування та

сталого розвитку морської галузі. Поряд з активними конструкторськими та правничими розробками у сфері автономного судноплавства, значна увага приділяється також й пошуку нових джерел енергії для традиційних суден, яких визнано одними з найбільших забруднювачів навколишнього середовища та фактором каталізації глобального потепління [1, р. 7-8; 2].

За сценарієм утримання підвищення глобальної температури нижче 2 градусів за Цельсієм, і якщо інші сектори економіки виконають свої зобов'язання щодо скорочення викидів, сектор морського транспорту все ще може генерувати близько 10% світових викидів парникових газів до 2050 року. Це відбувається через потрапляння у повітря побічних продуктів після спалювання палива на борту суден для виробництва енергії. Погіршенню клімату сприяють викиди з суден, що містять вуглекислий газ, оксиди азоту та оксиди сірки. Крім того, частинки вугля, що утворюються під час спалювання важкого палива, становлять 21% викидів з суден в еквіваленті CO₂ і вважаються другим за значенням джерелом впливу на клімат судноплавства після CO₂. Викиди з океанських суден погіршують якість повітря та негативно впливають на здоров'я людей і тварин. За даними Міжнародної морської організації, без дієвих заходів щодо обмеження викидів з суден вони можуть зрости на 50-250% до 2050 року залежно від економічного контексту [3; 4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тематика розробки правового базису альтернативних видів палива у мореплавстві представлена переважно роботами зарубіжних дослідників (А. Аль-Еназі, М. Андерсон, П. Балкомб, І. Бісер, Е. А. Боуман, М. Гаррісон, Д.А. Гегго, Ш. Гесслінг, Е. Ліндстад, К. Майєр-Хабіггорст, А.І. Ріалланд, А.Х. Стрьомман, І. Фріделл тощо), питання захисту морського середовища та атмосферного повітря від екологічних ризиків мореплавства, а також окремих аспектів екологічного контролю в українському науковому правничому сегменті розроблялися О.О. Балобановим, В.М. Гаращуком, Е.Ф. Гарсія, О.В. Головкіним, О.П. Єлезаровим, Т.Р. Коротким, Б.А. Мельниковичем, О.В. Плотніковим, А.Л. Правдюком, В.В. Серафімовим тощо. При цьому, норми програмних документів довгострокового планування розвитку морської галузі в Україні у напрямі використання альтернативних видів палива для суден у їх роботах розглянуто не було.

Мета статті – охарактеризувати досвід програмного правового регулювання еко-

логізації судноплавства в Україні, зокрема через використання альтернативних видів суднового палива, та виробити окремі пропозиції щодо його удосконалення.

Виклад основного матеріалу. Інтенсивний розвиток морського судноплавства як провідного виду діяльності людини у Світовому океані продовжує викликати значне занепокоєння з погляду екологічної безпеки морських акваторій. Якщо нещодавно основна увага була прикута до ризиків аварійних розливів нафти внаслідок аварій танкерного флоту, то на теперішній час природоохоронний контроль зосереджується на заходах захисту морського середовища від наслідків звичайної експлуатації усіх типів морських суден. Серед джерел забруднення перше місце посідає емісія продуктів згоряння бункерного палива до атмосфери над океанами. Ця екологічна проблема ускладнюється зі зростанням світового морського торговельного та воєнного флоту і дедалі збільшуваними глобальними масштабами споживання бункерного палива, у якому переважають найнебезпечніші для людини і довкілля дешеві марки мазуту. Шкода, якої завдають морські судна навколишньому середовищу, передбачає спеціальні правові підходи, механізми та інструменти до її попередження та ліквідації. Ними мають ураховуватися особливе значення довкілля та його окремих компонентів, а також специфіка такої шкоди, її масштаби, переважно прихований характер і віддалені у часі наслідки негативного впливу.

Сучасний міжнародний правовий базис охорони морських просторів від забруднення та засмічення, а також відповідальності за такі порушення представлений значною кількістю глобальних та регіональних угод, рекомендаціями та протоколами роботи з метою зменшення антропогенного впливу на морські екосистеми, збереження їхнього біорізноманіття та унормування викидів від судноплавства. Важливою особливістю такого регулювання є універсальність норм, що встановлюються на рівні ООН та Міжнародної морської організації. Це пов'язане з необхідністю органічного поєднання стандартів, спрямованих на забезпечення свободи судноплавства та захист навколишнього

природного середовища, досягти якого найкращим чином можна лише за допомогою багатосторонньої міжнародної комунікації з розробки уніфікованих норм з найширшим колом адресатів. Схвалення регіональних природоохоронних правових стандартів та функціонування сформованих за їх нормами інституційних механізмів спрямовано на врахування та протидію екологічним загрозам певного морського басейну. Вони представляють собою набір інструментів для відповіді на екологічні виклики та специфічні механізми співпраці держав, розташованих на його узбережжі. Співробітництво інших відповідальних суб'єктів (портів, громадських формувань, судновласників тощо) також спрямоване на досягнення більшої екологізації діяльності, врахування Цілей сталого розвитку ООН [5] та збереження морських і океанських екосистем. Також в аспекті попередження та протидії забрудненню моря необхідно відзначити розроблену Міжнародною морською організацією концепцію особливо вразливих морських районів, якими визнаються райони, що потребують спеціальних захисних заходів через виняткове екологічне, соціальне, економічне значення і які можуть постраждати внаслідок судноплавства [6; 7]. У межах таких районів обмежується або забороняється провадження окремих видів діяльності з метою збереження, захисту, моніторингу екосистем або управління промислом. Першими з них стали морський охоронюваний район південного шельфу Південних Оркнейських островів та у регіоні моря Росса [8], а згодом мережа цих районів стала звичним явищем для багатьох прибережних держав, що намагаються зменшити антропогенний вплив на морські екосистеми.

Але, незважаючи на активність міжнародних і регіональних організацій, постійну розробку та здійснення міждержавних проєктів і програм з впровадження ініціатив щодо екологізації морської, портової та інших видів діяльності, пов'язаних з використанням моря, наявність значного міжнародно-правового базису, масштаб забруднень морського середовища та атмосфери з суден постійно зростає. Ця тенденція свідчить про неефективність

та недостатність заходів, що вживаються міжнародним співтовариством у цій галузі, що з часом може призвести до катастрофічних наслідків для людства. Важливою є також роль окремих держав, судноплавних компаній та портів щодо зменшення викидів, адже досягти необхідного ефекту зі збереження Світового океану можна лише спільними зусиллями. Для цього державами створюються національні організаційно-правові механізми протидії забрудненню моря та атмосфери з суден, зменшенню скидів з прибережних територій тощо, а також можуть бути ініційовані нові форми та методи боротьби з такими явищами.

Україна, перебуваючи на узбережжі двох морів, є учасницею багатьох глобальних та низки регіональних морських природоохоронних угод, запроваджує правила, спрямовані на імплементацію міжнародних стандартів цієї сфери, зокрема і щодо використання суднами альтернативних видів палива. Оскільки перспективні напрями розвитку законодавства та інституційного механізму його реалізації у сферах морської та портової діяльності, а також розвитку судноплавства внутрішніми водними шляхами визначаються у програмних документах, необхідно визначити, чи є достатнім таке регулювання і чи є необхідність його оновлення. Так, у Морській доктрині України на період до 2035 року, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108) [9], серед напрямів розвитку охорони морського середовища, ресурсо- та енергозбереження визначено, зокрема, про необхідність зменшення обсягу викидів забруднюючих речовин у результаті застосування сучасних технологій, оптимізації структури енергоспоживання, збільшення частки відновлюваних джерел енергії, використання альтернативних видів рідкого та газового палива під час провадження морегосподарської діяльності. А серед напрямів розвитку морегосподарської діяльності у приморських регіонах названо впровадження дієвої системи обов'язкового страхування екологічних ризиків і механізму економіч-

ного стимулювання енергоефективних та ресурсозберігаючих технологій, альтернативних видів енергоносіїв.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р [10], серед завдань її реалізації відзначається стимулювання використання альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки; здійснення комплексу регуляторних і фіскальних заходів, зокрема запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, впровадження економічних стимулів під час введення в експлуатацію транспортних засобів більш високого екологічного рівня; збільшення рівня застосування альтернативних видів палива та електроенергії до 50% до 2030 року; прийняття плану заходів із зниження впливу транспорту на навколишнє природне середовище, що пов'язано із впровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту, зменшення негативного впливу транспорту на водні об'єкти.

Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (у редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р) [11] визначене завдання впровадження смарт-інфраструктури (новітніх технологій, що сприяють автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів морських терміналів), екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії з альтернативних джерел (розділ «Збалансований розвиток та ефективне використання портів потужностей»).

Загальна Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 р. № 1240-р [12] розроблена на виконання Угоди про асоціацію з ЄС

2014 р., зокрема в частині імплементації Директиви Європейського Парламенту та Ради 2008/56/ЄС від 17 червня 2008 р. про встановлення рамок діяльності Співтовариства у сфері екологічної політики щодо морського середовища (Рамкова директива про морську стратегію), та з урахуванням Директиви 2000/60/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2000 р. «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства в галузі водної політики» (Водна рамкова директива), у цілому визначає напрямки морської екологічної політики держави, спеціально не зупиняючись на проблематиці використання альтернативних видів палива у мореплаванні.

У розробленому у 2021 р. проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року [13] неодноразово згадується про необхідність зменшення викидів від судноплавства, та передбачається запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій на внутрішніх водних шляхах, а також забезпечення відповідності флоту екологічним стандартам ЄС через гармонізацію національного законодавства з вимогами щодо обмежень викидів суднами відповідно до Регламенту (EU) 2016/1628, розроблення програми заходів стимулювання вітчизняних суб'єктів господарювання, які здійснюють перехід до використання силових установок, що відповідають рівню викидів III A або вище, відповідно до Регламенту (EU) 2016/1628, а також забезпечення збору даних та здійснення аналізу щодо рівня викидів силових установок існуючого флоту внутрішнього плавання та технічних рішень щодо зниження рівня викидів. На жаль, початок російського широкомасштабного вторгнення на початку 2022 р. завадив затвердженню цього документа, але він, у порівнянні з іншими програмними актами водної транспортної галузі України найкращим чином відтворює аспект екологізації судноплавства.

Напрямок зменшення викидів та перехід на альтернативні джерела енергії у загальних рисах (без зазначення про судноплавство) підкреслено й в Основних засадах (стратегії) державної екологічної політики України на період до 2030 року

[14], якими передбачено створення умов для активного впровадження технологій енергозбереження та підвищення енергоефективності, збільшення виробництва енергії за рахунок відновлювальних та альтернативних джерел, впровадження найкращих наявних низьковуглецевих, ресурсозберігаючих технологій виробництва, а також сучасних будівельних технологій з тепло- та енергозбереження, що дасть змогу істотно зменшити обсяг викидів парникових газів та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, а також скидання забруднюючих речовин у водойми (розділ «VI. Очікувані результати»).

Висновки і пропозиції. Таким чином, спеціального закріплення напрямок використання альтернативних видів палива у судноплавстві дістав лише у нормах Морської доктрини України на період до 2035 року, а зменшення викидів в атмосферу – у проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. При цьому, зважаючи на значення, яке екологізація та зменшення забруднення повітря від судноплавства мають для збереження навколишнього середовища, норми відповідного спрямування мають бути передбачені й в інших актах програмного довгострокового планування розвитку морської та портової галузі України, а також в іншому галузевому (водному транспортному) законодавстві. У цілому для подолання екологічних проблем необхідним залишається високий рівень взаємодії держав, ефективна діяльність міжнародних організацій щодо вдосконалення існуючих та створення нових міжнародно-правових норм у сфері охорони та захисту морського середовища та атмосферного повітря від забруднень, а також ініціювання нових видів реагування на екологічні загрози. Природоохоронні проблеми мають глобальний масштаб, їх слід вирішувати на усіх рівнях: від окремого судна та судноплавної компанії до регіональних та всесвітніх ініціатив, а успіх може бути досягнутий лише за умови активної співпраці та скоординованих дій усіх акторів, залучених до загальносвітової системи міжнародного судноплавства.

Список використаної літератури:

1. Friedrich A., Heinen F., Kamakaté F., Kodjak D. Air Pollution and Greenhouse Gas Emissions from Ocean-going Ships. Impacts, Mitigation Options and Opportunities for Managing Growth. URL: https://theicct.org/sites/default/files/publications/oceangoing_ships_2007.pdf (дата звернення: 16.03.2023 р.).
2. Manshausen P., Watson-Parris D., Christensen M.W. et al. Invisible ship tracks show large cloud sensitivity to aerosol. *Nature*. 2022. 610. P. 101–106 <https://doi.org/10.1038/s41586-022-05122-0> (дата звернення: 16.03.2023 р.).
3. What is the future of environmental performance in the maritime industry? URL: <https://sinay.ai/en/what-is-the-future-of-environmental-performance-in-the-maritime-industry/> (дата звернення: 20.03.2023 р.).
4. World Nations Agree to At Least Halve Shipping Emissions by 2050. URL: <https://unfccc.int/news/world-nations-agree-to-at-least-halve-shipping-emissions-by-2050> (дата звернення: 16.03.2023 р.).
5. The 17 Goals. URL: <https://sdgs.un.org/goals> (дата звернення: 17.03.2023 р.).
6. Resolution A.720(17) adopted on 6 November 1991 Guidelines for the Designation of Special Areas and the Identification of Particularly Sensitive Sea Areas. [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.720\(17\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.720(17).pdf) (дата звернення: 17.03.2023 р.).
7. Resolution A. 982(24) of the Assembly of International Maritime Organization. Adopted on 1 December 2005. URL: <http://www.gc.noaa.gov/documents/982-1.pdf> (дата звернення: 25.03.2023 р.).
8. Marine Protected Areas (MPAs). URL: <https://www.ccamlr.org/en/science/marine-protected-areas-mpas> (дата звернення: 15.03.2023 р.).
9. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> (дата звернення: 17.03.2023 р.).
10. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.

11. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-r#Text> (дата звернення: 17.03.2023 р.).
12. Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 р. № 1240-р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 82. Ст. 5280.
13. Проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html> (дата звернення: 18.03.2023 р.).
14. Основні засади (стратегія) державної екологічної політики України на період до 2030 року, затверджені Законом України від 28.02.2019 р. № 2697-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> (дата звернення: 18.03.2023 р.).

Fedotov O., Koval N. Programme regulation of ecologization of shipping: experience of Ukraine

The article has been devoted to the determination the advantages and disadvantages of the current Ukrainian legislation in the sphere of environmental protection from the devastating consequences of shipping due to the use of fossil fuels. It has been noted the need to find sustainable and ecologically clear alternatives to traditional hydrocarbon fuel on the part of the international organizations, individual states and other interested parties. The international and regional efforts have been analyzed to reduce maritime pollution and atmospheric air from ships. The importance has been emphasized of the universality of anti-pollution norms, which is associated with the need to combine standards of freedom of shipping and protection of the environment. The attention has been accented on the importance of the role of individual states, shipping companies and ports in reducing emissions. A number of acts have been characterized of long-term programme regulation of the water (sea and river) transport industry of Ukraine. It has been determined that they have norms on ensuring ecological friendliness of activities through the use of alternative types of ship`s fuel. The authors have concluded that the direction of the use of alternative types of fuel in shipping was specially fixed only in the norms of the Maritime doctrine of Ukraine for the period up to 2035, and the reduction of emissions into the atmosphere – in the draft Strategy of the development of inland water transport of Ukraine for the period up to 2031. Due to the importance of ecologization and reduction of air pollution from shipping to preserve the environment, the relevant norms should be provided for in other acts of programme long-term planning of the development of the maritime and port industry of Ukraine, as well as in other industry (water transport) legislation. In general, to overcome the ecological problems, it is remained necessary a high level of interaction between states, the effective activities of the international organizations, the initiating new types of response to environmental threats, an active cooperation and coordinated actions of all actors, involved in the global system of the international shipping.

Key words: *alternative types of fuel, pollution from shipping, legal regulation, maritime activities, pollution prevention, navigation, inland waterways, maritime legislation, air pollution, maritime environment protection.*