

СРЕМЕНКО КРИСТИНА СЕРГІЙВНА

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірантка кафедри морського та митного права*

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДОДАТКУ VI МАРПОЛ У ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ

Державна політика України у сфері мінімізації антропогенного впливу на навколишнє природне середовища та здоров'я людини внаслідок морської діяльності, на теперішній час перебуває на стадії започаткування. Адже, аналізуючи норми національного законодавства, можна дійти висновку про невідповідність вітчизняних норм положенням міжнародно-правових угод у сфері енергоефективного та екологічно безпечного мореплавства, які є чинними стосовно України.

Відповідно до Кіотського протоколу до Рамкової конвенції ООН зі зміни клімату (далі – РКЗК ООН), обов'язок щодо забезпечення практичної реалізації встановлення найбільш безпечного рівня антропогенних викидів внаслідок міжнародного мореплавства покладено на ІМО. У межах своєї компетенції ІМО було прийнято рішення про створення Додатку VI до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (далі – МАРПОЛ), що отримав назву «Правила попередження забруднення атмосфери з суден». Його основною метою є встановлення рівня концентрації парникових газів для недопущення небезпечного антропогенного впливу на навколишнє середовище та здоров'я людини. Положення Додатку VI спрямовано на мінімізацію викидів парникових газів в атмосферу, визначення локального та глобального рівня забруднення повітря, розроблення механізмів реалізації та контролю у сфері постачання судового палива належної якості, а також підвищення рівня енергоефективності суден для зменшення шкідливих наслідків від морської діяльності та врегулювання інших напрямків діяльності ІМО у сфері екологічної безпеки торговельного мореплавства.

Сучасне українське законодавство практично не гармонізоване з Додатком VI МАРПОЛ, однак перші кроки у напрямку реалізації міжнародних зобов'язань уже були здійснені. На сайті Міністерства інфраструктури України було розміщено Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань Україною у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного середовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року (далі – Стратегічні напрями) [1].

Стратегічні напрями є досить перспективними, адже передбачають проведення процедур нормативного, організаційного та технічного характеру. У них зазначено конкретних виконавців, на яких покладено обов'язок виконання того чи іншого напрямку. При цьому, аналізуючи цей документ, необхідно відзначити, що Україною

здійснюються перші кроки на шляху до імплементації Додатку VI МАРПОЛ у національне законодавство. Це, зокрема, стосується організаційних, технічних, контрольних заходів щодо зменшення викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин з нових та вже існуючих суден. Ці положення передбачені в рамках четвертого Стратегічного напрямку, що має назву «Захист навколишнього природного середовища від забруднення». Однак подальший аналіз цього програмного документа свідчить, що імплементацію Додатку VI зосереджено на Правилах 14 та 18, які встановлюють вимоги щодо глобального рівня викидів окислів сірки (далі – CO₂), а також наявності та якості рідкого палива для забезпечення належного рівня викидів CO₂ внаслідок міжнародної морської діяльності.

У межах четвертого Стратегічного напрямку передбачено положення щодо забезпечення ведення реєстру (переліку) постачальників суднового палива, строк реалізації якого передбачений до 2018 року, однак на теперішній час відповідний реєстр не діє, а був створений лише проект Порядку організації та керівництва з ведення Реєстру постачальників рідкого палива у морських портах України (далі – Проект) [2]. Його було підготовлено Мінінфраструктури України для подальшого затвердження постановою Кабінету Міністрів України з метою виконання міжнародних зобов'язань України, а саме правила 18 Додатку VI МАРПОЛ.

Згідно з Проектом, держателем Реєстру є Мінінфраструктури України, а адміністратором реєстру є ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), на яке відповідно і покладено обов'язок щодо ведення реєстру, збирання відомостей та їх систематизації, а також надання доступу до реєстру. Відповідно до Проекту, реєстр постачальників рідкого палива має бути розміщений на веб-сайті ДП «АМПУ». Обов'язок виконання відповідного стратегічного заходу покладено на Міністерство інфраструктури України, ДП «АМПУ» та Державну службу морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація). Виходячи з положення Проекту, комплекс повноважень Морської адміністрації щодо забезпечення ведення реєстру (переліку) постачальників суднового палива не є визначеним, хоча логічним було б віднесення до компетенції саме цього органу повноважень щодо контролю за практичним виконанням положень Проекту.

Наступним аспектом забезпечення четвертого стратегічного напрямку є створення умов і сприяння використанню більш безпечних для довкілля видів палива або технологій, необхідних для забезпечення скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря. Вітчизняним законодавством не передбачені позитивні заходи стимулювання судновласників до використання найбільш безпечних видів палива, або енергоефективних технологій. Тому проблема стимулювання залишається відкритою. На жаль, за допомогою ринкових механізмів проблема заохочення до використання найбільш безпечних видів пального не може бути розв'язана, оскільки відповідно до ч. 2 ст. 23 Закону України «Про стандартизацію», національні стандарти та

кодекси усталеної практики застосовуються на добровільній основі, крім випадків, якщо обов'язковість їх застосування встановлена нормативно-правовими актами [3], саме тому найбільш ефективним рішенням є врегулювання паливних стандартів на державному рівні. У зв'язку з цим, Кабінетом Міністрів України було прийнято рішення про внесення змін до постанови від 1.08.2013 р. № 927 «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив» (далі – Технічний регламент). Відповідні зміни якісним чином удосконалили зазначений документ, зокрема привели законодавство України у відповідність до міжнародних стандартів, розширили дефінітивну частину Технічного регламенту, а також усунули неточності та недоліки відповідних положень. Чинна редакція регламенту сприятиме уникненню випадків реалізації на внутрішньому ринку неякісних палив, запобігатиме різному тлумаченню положень Технічного регламенту та встановить єдині правила виконання екологічних вимог до рідкого палива. Щодо якісних характеристик судового палива чинний Технічний регламент встановлює граничний рівень вмісту сірки у судовому паливі не більше 0,5 % на глобальному рівні та не більше 0,1 % у зонах ЕСА, що відповідає глобальним міжнародним стандартам.

На наше переконання, у межах реалізації стратегічного заходу щодо створення умов і сприяння для використання більш безпечних для довкілля видів палива або технологій, необхідних для забезпечення скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, було б логічним, внесення змін до Закону України «Про альтернативні джерела енергії» відповідно до положень Директиви 2014 /94ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 22.10.2014 про розгортання інфраструктури для альтернативних видів пального. Адже альтернативні джерела енергії є найбільш безпечними видами палива або джерелами енергії для довкілля. Крім того, імплементація цих положень слугуватиме підвищенню рівня конкурентоспроможності вітчизняних видів палива та підвищить інвестиційну привабливості України на міжнародному рівні.

Останнім стратегічним заходом у сфері імплементації Правила 18 Додатку VI МАРПОЛ є розробка та впровадження заходів з посилення відповідальності постачальників палива, які здійснюють поставки палива, що не відповідає вимогам національних і міжнародних документів. Аналіз норм національного законодавства свідчить про відсутність правової регламентації відповідальності постачальників судового палива за недодержання його національних та міжнародних стандартів. Чинним законодавством не визначено складів відповідних правопорушень та не передбачено норм щодо притягнення до адміністративної чи іншої правової відповідальності постачальників неякісного судового палива. Такі норми слід додати до Технічного регламенту або до Порядку організації та керівництва з ведення Реєстру постачальників рідкого палива у морських портах України.

Підсумовуючи можна дійти висновку, що державна політика України на шляху реалізації міжнародних зобов'язань щодо імплементації Додатку VI МАРПОЛ, є послідовною, логічною та правильною. Впроваджені норми щодо врегулювання рівня викидів окислів сірки внаслідок мореплавства та положення щодо постачання суднового палива належної якості втілюють першочергові стратегічні заходи ІМО у напрямку мінімізації антропогенного впливу на навколишнє природне середовище та здоров'я людини внаслідок міжнародної морської діяльності.

Список використаної літератури:

1. Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного середовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/normativnopravovi-akti-u-sferi-morskogo-transportu.html>
2. Проект Постанови Кабінету Міністрів України щодо затвердження Порядку організації та керівництво по веденню Реєстру постачальників рідкого палива у морських портах України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/project-fuel-ukr.pdf>
3. Про стандартизацію: Закон України від 02.12.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1315-18#Text>
4. Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив: постанова Кабінету Міністрів України від 1.08.2013 р. № 927. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/927-2013-п#Text>

Ключові слова: ІМО, Додаток VI, МАРПОЛ, мінімізація викидів парникових газів, правова імплементація, викиди CO₂, реєстр постачальників судового палива, стимулювання судновласників, альтернативні види палива.

Ключевые слова: ИМО, Приложение VI, МАРПОЛ, минимизация выбросов парниковых газов, правовая имплементация, выбросы CO₂, реестр поставщиков судового топлива, стимулирование судовладельцев, альтернативные виды топлива.

Key words: IMO, Annex VI, MARPOL, minimization of greenhouse gas emissions, legal implementation, CO₂ emissions, register of marine fuel suppliers, incentives for shipowners, alternative fuels.