

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ТА СТАЛИЙ РОЗВИТОК: ЩОДО ПЕРСПЕКТИВ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

Стрельцова Євдокія Джонівна,
доктор юридичних наук, професор
завідувач кафедри загальноправових
дисциплін та міжнародного права
економіко-правового факультету
Одеського національного
університету імені І.І. Мечникова

Морський транспорт, який відіграє важливу роль в економіці ЄС (за даними, 75% зовнішньої торгівлі ЄС припадає на морський транспорт) є одним з найбільш енергоефективних видів транспорту, водночас є великим джерелом викидів парникових газів, що зростає. У 2018 році глобальні викиди від судноплавства становили 1 076 мільйонів тонн CO₂ і становили близько 2,9% глобальних викидів, спричинених діяльністю людини. Прогнози показують, що до 2050 ці викиди можуть збільшитися на 130% порівняно з викидами 2008 [1]. На рівні ЄС на морський транспорт припадає від 3 до 4% загальних викидів CO₂ до ЄС, або понад 124 мільйони тонн CO₂ у 2021 році [2].

З метою значного скорочення викидів парникових газів у процесі міжнародного судноплавства світова спільнота вживає заходів на глобальному рівні. Зокрема, у липні 2023 року Міжнародна морська організація (далі - ІМО) зробила відповідні дії, взявши на себе зобов'язання щодо встановлення нових цілей щодо скорочення викидів парникових газів, а також щодо розробки та вжиття до 2025 у зв'язку з цим комплексу заходів. З боку ЄС, на регіональному рівні, також робляться важливі кроки для забезпечення досягнення кліматичної нейтральності при експлуатації морського транспорту в Європі до 2050 року, у зв'язку з чим Європейська комісія подала влітку 2023 року п'ять законодавчих пропозицій щодо модернізації правил ЄС з безпеки на морі та запобігання забруднення води з суден, незважаючи на те, що в цілому безпека на морі у водах ЄС нині перебуває на досить високому рівні [3].

Ці пропозиції мають на меті привести правила ЄС у відповідність до

міжнародних норм, забезпечуючи рівні умови для всіх учасників галузі за рахунок цифровізації та розширення співробітництва з ЄС. У зв'язку з цим варто зазначити, що ЄС, який свого часу не приділяв питанням безпеки на морі належної уваги, з роками розвинув морську культуру та сприйняв позицію ІМО щодо протоколів безпеки [4, с. 2].

Отже, Європейська комісія запропонувала переглянути п'ять законодавчих актів з метою модернізації правил ЄС щодо морської безпеки та сталого розвитку та надати ЄС інструменти для підтримки чистого та сучасного судноплавства. Йдеться про Директиву 2009/21/ЄС щодо відповідності вимогам держави прапора; Директиву 2009/16/ЄС про контроль держави порту; Директиву 2009/18/ЄС про розслідування пригод на морському транспорті; Директиву 2005/35/ЄС про забруднення з суден та запровадження штрафів; Регламент (ЄС) № 1406/2002 про створення Європейського агентства з безпеки на морі. Провідну роль у впровадженні нових вимог відіграватиме Європейське агентство морської безпеки (далі – EMSA) – одне з децентралізованих агентств ЄС, створене у 2002 році Регламентом (ЄС) № 1406/2002.1. [5].

Частина пропозицій спрямована на модернізацію правил безпеки на морі, на посилення контролю з боку держави порту та розслідування морських пригод, з метою скорочення кількості інцидентів та аварій, що, зрештою, запобігатиме загибелі людей та забруднення навколишнього середовища. Вони включають, зокрема, чіткі вимоги до інспекцій держави прапора, в основі яких лежать міжнародні правила, а також спеціальні тренінги EMSA для національних адміністрацій з метою посилення контролю держав-членів над своїм флотом, що також підвищить безпеку на морі і знизить ризики забруднення довкілля. Ця пропозиція полегшує обмін інформацією між державами прапора про результати проведених ними інспекцій та питання дотримання вимог загалом. EMSA підтримуватиме цю співпрацю через переглянуту програму професійного розвитку та навчання для інспекторів держави прапора [6]. При здійсненні контролю держави порту враховуватимуться додаткові міжнародні правила, зокрема, Конвенція про контроль суднових баластових вод та опадів та управління ними, а також Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден. У пропозиції також передбачено удосконалення способу перевірки судів з акцентом на екологічні характеристики судів.

Обсяг контролю з боку держави порту та розслідування пригод буде розширено для рибальських суден, які є підвищеним джерелом небезпеки. Операції з контролю держави прапора та держави порту будуть переведені у цифровий формат, та заохочуватиметься впровадження електронних сертифікатів. Це стане можливим, зокрема, завдяки ІТ-системам та базам даних EMSA. Національні органи з розслідування подій отримають додаткову підтримку від EMSA з наданням експертів різних профілів,

спеціалізованих інструментів та обладнання [7].

Крім модернізації правил безпеки, пропозиції Єврокомісії також спрямовані на запобігання будь-яким видам незаконних скидів у європейські моря, що важливо для зниження впливу діяльності морського транспорту на навколишнє середовище та збереження морської екосистеми. Для досягнення цієї мети поставлено завдання виявляти незаконні скидання, переслідувати порушення та карати винних у незаконній діяльності. Для цього пропонується привести правила ЄС у відповідність до міжнародних норм і розширити сферу їх дії, включивши, крім незаконних скидів нафти та шкідливих рідких речовин, скидання шкідливих речовин, що перевозяться в упакованому вигляді, стічних вод, сміття, а також скидання вод та залишків із систем очищення вихлопних газів. Запропоновано оптимізувати CleanSeaNet — базу даних спостереження та обміну інформацією EMSA, а також забезпечити обмін інформацією та подальші зобов'язання національних органів, відповідальних за виявлення та перевірку потенційного забруднення. Удосконалена система сприятиме своєчасному забезпеченню дотримання вимог, а також співробітництву між державами-членами у разі транскордонних інцидентів, пов'язаних із забрудненням із суден. Передбачено також посилену правову основу для покарань та їх застосування, що дозволяє національній владі вживати адекватних заходів у разі незаконного скидання та накладати покарання, такі, як штрафи.

Нововведення торкнуться і мандату EMSA з тим, щоб краще відобразити його зростаючу роль у багатьох галузях морського транспорту, включаючи безпеку, запобігання забруднення та захист навколишнього середовища, боротьбу зі зміною клімату, безпеку, спостереження та кризове управління, а також цифровізацію, включаючи нові завдання безпеки та сталого розвитку, що впливають із нового законодавчого пакету.

Підсумовуючи, зазначимо, що в сукупності зазначені пропозиції є основою зусиль щодо забезпечення ефективного, стійкого та безпечного судноплавства у водах ЄС та за його межами на благо здорового морського середовища. Паралельно з цією міцною правовою базою ЄС прагне працювати в рамках ІМО з метою встановлення високої планки з питань безпеки, цифровізації, а також екологізації та декарбонізації судноплавства.

Список використаних джерел:

1. Fourth Greenhouse Gas Study 2020. International Maritime Organization. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx> (дата звернення: 23.10.2023).
2. Fourth Annual Report from the European Commission on CO2 Emissions from Maritime Transport (period 2018-2021). Brussels, 13.3.2023 SWD(2023) 54 final. URL: <https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023->

03/swd_2023_54_en.pdf (дата звернення: 23.10.2023).

3. European Maritime Safety Report 2022. EMSA. URL://emsa.europa.eu/emsafe (дата звернення: 23.10.2023).

4. Thebault L. Maritime safety culture in Europe. Managerial Law. 2004. Vol. 46. № 1. P. 1-59.

5. Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency [2002] L 208/1, as amended by Regulations 1644/2003; 724/2004; 2038/2006; and 100/2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32002R1406> (дата звернення: 23.10.2023).

6. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/21/EC on compliance with flag State requirement. Brussels, 1.6.2023 COM(2023) 272 final 2023/0172 (COD). URL: https://transport.ec.europa.eu/system/files/202306/COM_2023_272_Flag_State.pdf (дата звернення: 23.10.2023).

7. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive /16/EC on port State control Brussels, 1.6.2023 COM(2023) 271 final 2023/0165 (COD). URL: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-06/COM_2023_271_Port_State_Control.pdf (дата звернення: 23.10.2023).

8. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties, including criminal penalties, for pollution offences. Brussels, 1.6.2023 COM(2023) 273 final 2023/0171 (COD). URL: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-06/COM_2023_273_Ship-source_pollution.pdf (дата звернення: 23.10.2023).