

Колпаков В.К.

Запорізький національний університет

Курінний Є.В.

Запорізький національний університет

Шарая А.А.

Запорізький національний університет

ОХОРОНА МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ: НОРМАТИВНІ ТА ДОКТРИНАЛЬНІ АСПЕКТИ

У статті досліджено нормативні та доктринальні аспекти охорони морського простору. Вказано, що проблема охорони морського простору, зокрема й національного, є вкрай важливою з огляду на катастрофічний екологічний стан та зростання загроз від антропогенного навантаження на моря. Утім, особливу актуальність на національному рівні це питання обрало у зв'язку із збройною агресією Росії, в наслідок чого було нанесено непоправної шкоди довкіллю в цілому та зокрема морському просторові.

Констатовано, що основними принципами реалізації державної морської політики є: провадження морської діяльності з дотримання законодавства України та її міжнародних договорів; об'єднання зусиль, чітке розмежування повноважень та ефективна взаємодія з питань морської діяльності органів виконавчої влади; пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та інших невоєнних способів протидії загрозам з моря; пріоритет відродження військово-морського потенціалу країни; пріоритет забезпечення безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі; підвищення рівня військово-морського потенціалу України до рівня держав Європейського Союзу і НАТО; захист права власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України; провадження морської діяльності державами Чорноморсько-Азовського басейну за принципом рівноправності; поєднання інтересів і взаємна відповідальність держави і суб'єктів морегосподарської діяльності; збереження морського природного середовища, забезпечення екологічної безпеки, підтримання екологічної рівноваги та сталого відновлення природних ресурсів моря; дотримання прав людини, яка працює в морі та на морському узбережжі, її соціальний захист; узгодження засад державної морської політики з інтересами соціально-економічного розвитку приморських регіонів.

Вказано, що пріоритети морської політики визначають загальне її бачення на найближчу та довгострокову перспективу з метою повноцінної реалізації морського потенціалу України і забезпечення національних інтересів держави у Світовому океані.

Ключові слова: морський простір, охорона, морська доктрина, відповідальність, міжнародні угоди.

Проблема охорони морського простору, зокрема й національного, є вкрай важливою з огляду на катастрофічний екологічний стан та зростання загроз від антропогенного навантаження на моря. Утім, особливу актуальність на національному рівні це питання обрало у зв'язку із збройною агресією Росії, в наслідок чого було нанесено непоправної шкоди довкіллю в цілому та зокрема морському просторові.

Варто вказати, що основні засади розвитку морської природоохоронної політики України окреслені розпорядженням КМ України від

11 жовтня 2021 р. «Про схвалення Морської природоохоронної стратегії України». Так, пріоритетні завдання та стратегічні цілі морської природоохоронної політики спрямовуються на сам перед на досягнення та підтримання оптимального екологічного стану Чорного та Азовського морів відповідно до Рамкової директиви про морську стратегію. Більше того вони перекликаються та розроблені з урахуванням пунктів 6 і 14 Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, які визначено Указом Президента України від 30 вересня 2019 р.

Доцільно зазначити, що міжнародне морське право встановлює тісний зв'язок між морем і сушею в тому сенсі, що морські права прибережної держави випливають з її суверенітету над сушею. Це знайшло своє відображення в термінах LOSC, оскільки саме «прибережні держави» (а не всі держави) мають права на морські зони, прилегли до їх сухопутної території, а також у відомому принципі, що «земля панує над морем». Права та обов'язки держав (наприклад, пов'язані з митним контролем або екологічними зобов'язаннями) відрізняються залежно від морської зони, в якій відбувається певна діяльність.

Варто наголосити, що Україна є однією з найбагатших за своїми природними ресурсами країн Європи, зокрема наша держава має найбільшу серед держав Азово-Чорноморського басейну довжину морського узбережжя; на українському шельфі Чорного та Азовського морів розвідано значні запаси корисних копалин; значну частину національного валового внутрішнього продукту формують п'ять областей України, які мають вихід до моря та займають близько 27 % її території.

Отже, важливість усіх різновидів ресурсів моря дедалі зростатиме, а від ефективності реалізації державної морської політики значною мірою залежать суверенітет і територіальна цілісність України, її економічна та енергетична незалежність, сталий розвиток та інтеграція в євроатлантичний політичний, економічний, правовий і безпековий простір.

З метою визначення стратегії та основних напрямів подальшого розвитку України як морської держави Кабінет Міністрів України Постановою від 7 жовтня 2009 р. № 1307 затвердив «Морську доктрину України на період до 2035 року» [1].

Цим документом визначено, що перемога в Україні демократичних сил і розгортання активного політичного та економічного співробітництва з Європейським Союзом, відновлення діалогу про приєднання до НАТО в умовах тимчасової окупації Російською Федерацією території України, агресії Російської Федерації проти України та її спроб перерозподілу сфер контролю над акваторією Азовського і Чорного морів, необхідність прискорення процесу виходу держави з довготривалої системної кризи потребують оновлення напрямів розвитку України як морської держави. В умовах радикальних змін геополітичної, воєнно-політичної та економічної обстановки у світі виникла потреба в оновленні Морської доктрини України.

Морська доктрина визначає стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави. Метою державної морської політики є реалізація національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, відновлення та захист суверенітету і територіальної цілісності держави, інтенсифікація розвитку морської індустрії із застосуванням сучасних технологій і перетворення її на потужний сектор економіки, посилення інтеграційних зв'язків із світовим морським співтовариством, сталий розвиток морської індустрії та приморських регіонів.

Основними принципами реалізації державної морської політики визначено: провадження морської діяльності з дотримання законодавства України та її міжнародних договорів; об'єднання зусиль, чітке розмежування повноважень та ефективна взаємодія з питань морської діяльності органів виконавчої влади; пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та інших невоєнних способів протидії загрозам з моря; пріоритет відродження військово-морського потенціалу країни; пріоритет забезпечення безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі; підвищення рівня військово-морського потенціалу України до рівня держав Європейського Союзу і НАТО; захист права власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України; провадження морської діяльності державами Чорноморсько-Азовського басейну за принципом рівноправності; поєднання інтересів і взаємна відповідальність держави і суб'єктів морегосподарської діяльності; збереження морського природного середовища, забезпечення екологічної безпеки, підтримання екологічної рівноваги та сталого відновлення природних ресурсів моря; дотримання прав людини, яка працює в морі та на морському узбережжі, її соціальний захист; узгодження засад державної морської політики з інтересами соціально-економічного розвитку приморських регіонів.

Пріоритети морської політики визначають загальне її бачення на найближчу та довгострокову перспективу з метою повноцінної реалізації морського потенціалу України і забезпечення національних інтересів держави у Світовому океані.

Морською доктриною для загального поліпшення стану морської діяльності визнано за необхідне: створити законодавчі основи для комплексного провадження морської діяльності; розробити та реалізовувати стратегію розвитку

морської індустрії, зокрема торговельного мореплавства і суднобудування; удосконалити систему оподаткування та митного регулювання, а також збалансувати державну тарифну політику на морському транспорті, справляння портових зборів; створити економічні стимули для реєстрації суден під українським прапором; розв'язати проблеми розвитку морських портів, насамперед підвищити ефективність інвестування економіки, зменшити обмеження для впровадження регіонально-транспортних комплексних проектів, підвищити рівень впровадження міжнародних стандартів у діяльність державних органів у морських портах, створити сучасне нормативно-технічне забезпечення для проектування портів та водних шляхів; відродити замкнений цикл суднобудування та впровадити державні мотиваційні системи його фінансування, зокрема, у частині надання пільг, компенсаційних механізмів, митних важелів, ефективного використання потенціалу науководослідних та проектно-конструкторських організацій, наявних сировинної та промислової бази, висококваліфікованих кадрів; оновлювати флот та допоміжне обладнання рибного господарства, збільшувати площі і підвищувати продуктивність нерестовищ в Азово-Чорноморському басейні; раціоналізувати використання туристично-рекреаційного потенціалу приморських регіонів, розробити плани їх комплексного розвитку; поліпшити стан Військово-Морських Сил Збройних Сил для належного виконання завдань із забезпечення захисту національних інтересів на морі щодо реагування на загрози з моря.

Крім того одним з інструментів традиційних правил, спрямованих на заохочення і сприяння загальному прийняттю найвищих практичних стандартів у питаннях, що стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства, запобігання і боротьби із забрудненням морського середовища з суден, а також для вирішення адміністративно-правових аспектів є міжнародні морські конвенції [2].

Важливість Міжнародної морської конвенції визнавалася століттями і здавна проявлялася в морських традиціях, таких як судна, які ховаються в іноземних портах у разі негоди і йдуть на допомогу іншим особам, які зазнають лиха, незалежно від їх національності.

«Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права» була прийнята в 1982 році. Вона встановлює всеосяжний режим правопорядку у світовому океані та морях, встановлюючи правила, що регулюють усі види використання океанів та їх ресурсів. Це єдина міжнародна кон-

венція, яка встановлює рамки юрисдикції держав у морських просторах. Він надає різний правовий статус різним морським зонам.

Ця конвенція забезпечує основу для управління морським шельфом прибережних держав і тих, хто плаває в океанах. Він не тільки зонує прибережні штати в офшорних зонах, але й надає конкретні вказівки щодо прав та обов'язків держав у п'яти концентричних зонах [3].

Також закон забезпечує правову базу для подальшого розвитку кількох напрямків морського права. Це міжнародна угода, підписантами якої є кілька країн світу, в якій перераховано кілька керівних принципів ведення бізнесу через море, структуру морського середовища, а також управління морськими природними ресурсами [4].

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS), 1974 р. є одним з трьох найважливіших стовпів міжнародних документів, які регулюють питання, пов'язані з безпекою на морі та запобіганням забрудненню, і, безсумнівно, є найважливішою конвенцією в галузі морського транспорту [5]. Двома іншими є Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден, тобто Конвенція MARPOL та Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування та несення вахти для моряків.

Конвенція встановлює мінімальні вимоги безпеки, які повинні бути дотримані щодо конструкції, обладнання та технічного обслуговування судна. Вона складається з 14 розділів, які встановлюють різні стандарти безпеки, яких слід дотримуватися. Однак Конвенція поширюється не на всі судна, а застосовується лише до суден, що курсують у міжнародних водах, за умови, що вона не включає військові кораблі, вантажні судна вантажопідйомністю менше 500 GT, неплавлені судна, дерев'яні судна, некомерційні прогулянкові яхти та рибальські судна [4].

Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден (MARPOL) схожа на SOLAS, яка регулює судноплавну галузь відповідно до мінімальних стандартів для захисту життя на морі. У цій конвенції перераховані різні кодекси і правила захисту навколишнього середовища від забруднення, викликаного суднами. Конвенція включає в себе запобігання забрудненню з рутинної експлуатації або випадкової точки зору. Він містить стандарти для зберігання, обробки, транспортування та транспортування токсичних відходів. Крім того, він встановлює правила щодо утилізації небезпечних відходів, що утворюються на

суднах, таких як миючі засоби та вода для миття вантажних відсіків [6].

Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування та несення вахти для моряків 1978 р. регулює підготовку та дипломування моряків і є основою для стандартів компетентності екіпажів, які застосовуються в усьому світі. Конвенція також регулює порядок несення вахти на борту торгових суден, включаючи мінімальні години відпочинку вахтових доглядачів [7].

В основному вона встановлює кваліфікаційні стандарти для капітанів, офіцерів і вахтового персоналу на морських торгових суднах. Конвенція не застосовується до моряків, які служать на військових кораблях, військово-морських допоміжних суднах або будь-яких інших суднах, що перебувають у державній власності або під управлінням і здійснюють некомерційну службу; риболовецькі судна (існує окрема конвенція, що стосується персоналу риболовецьких суден); прогулянкові яхти, що не займаються торгівлею, і дерев'яні судна примітивної збірки [8].

Варто вказати, що на сучасному етапі в Нью-Йорку успішно завершилися переговори про укладення міжнародного договору, спрямованого на посилення захисту океанів. Так, на зустрічі в Нью-Йорку країни-члени ООН нарешті погодили міжнародний договір про посилення захисту Світового океану після майже двадцяти років переговорів, включаючи чотири офіційні переговори.

Угода спрямована на покращення захисту біорізноманіття в міжнародних морських зонах, тобто розташованих на відстані понад 200 морських миль (370,4 км) від узбережжя, і охоплюють як відкрите море, так і морське дно поза національною юрисдикцією. Вона покриває 64% поверхні океану, тобто майже половину поверхні Землі.

Цей договір дійсно є вирішальним і забезпечує конкретну правову основу для двох важливих нових інструментів, які дозволять урядам і міжнародним організаціям вживати заходів для збереження біорізноманіття цих секторів. Перш за все, це сприятиме створенню морських природоохоронних територій, які можуть бути примусовими для всіх держав-підписантів. Крім того він визначає процедури виконання загального зобов'язання щодо проведення досліджень впливу на навколишнє середовище для всіх видів діяльності, що здійснюються в міжнародних морських зонах або можуть вплинути на них. Однак угода стосується не лише збереження природи, а також розглядає питання «сталого використання» біорізноманіття

і в цьому контексті роз'яснює правовий статус і способи експлуатації морських ресурсів.

Зазначена угода направлена як на збереження системи, яка б дозволяла вільний доступ до морського простору, так й на суворий нагляд та обмін, подібно до правил «спільної спадщини людства», які застосовуються до міжнародної зони морського дна та її мінеральних ресурсів відповідно до Конвенції Монтего-Бей. Наразі досягнуто компромісу між цими двома позиціями, що створює рамки для доступу до цих ресурсів та розподілу вигод від їх експлуатації. Угода містить цілу низку положень щодо розбудови потенціалу та передачі технологій країнам, що розвиваються, щоб вони могли ефективно виконувати свої зобов'язання.

Конвенція Монтего-Бей, про яку було згадано, широко розглядається як свого роду «конституція» для океанів. Зокрема, Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права (UNCLOS), яка була підписана в Монтего-Бей, Ямайка, в 1982 році і набула чинності в 1994 році, визначає і регулює морські райони. Територіальні моря, які знаходяться під повним суверенітетом прибережних держав, починаються там, де закінчуються внутрішні води, на вихідній лінії, і простягаються на 12 морських миль (22 224 км) від берега. За цим знаходиться Виключна економічна зона (ВЕЗ), яка простягається на 200 морських миль (370,4 км). Хоча держави не мають повного суверенітету в межах цієї зони, вони користуються виключними правами на експлуатацію ресурсів на континентальному шельфі під ВЕЗ. Виходячи з ряду геоморфологічних критеріїв, ця відстань може бути збільшена до 350 морських миль (648,2 км). Крім ВЕЗ і континентального шельфу, необхідно розрізняти відкрите море і міжнародну зону морського дна, які підпадають під дію нової угоди після того, як довгий час ігнорувалися в екологічних дебатах.

Для всіх цих зон Конвенція встановлює, зокрема, загальні зобов'язання щодо охорони морського середовища і рибних ресурсів. Тим не менш, ці положення дуже недостатньо виконуються державами, оскільки вони сформульовані недостатньо точно і, перш за все, не контролюються і не контролюються регулярно, особливо в районах, розташованих далеко від моря. Саме це призвело до початку переговорів щодо договору.

Також варто вказати, що Світовий океан експлуатується не тільки заради біорізноманіття, він також страждає від забруднення, особливо щодо пластикових відходів. Останніми місяцями ця проблема знову вийшла на перший план у зв'язку

з масовим вимиванням на атлантичному узбережжі Франції крихітних пластикових кульок, які використовуються як сировина для пластикових предметів.

Випадок з цими промисловими гранулами є знаковою ілюстрацією забруднення морського простору пластиком. Ці намистини легко розсипаються на багатьох етапах виробничого ланцюжка і дуже легкі. Переносячись вітрами, течіями або тваринами, вони можуть завдати шкоди дуже далеко від місця свого походження. Тому фахівці вказують на те, що важко вжити юридичних заходів проти такого забруднення, яке оцінюється в 230 000 тонн на рік у всьому світі [9], оскільки ідентифікація забруднювача та збір доказів є дуже складним, якщо не неможливим, а відповідальність різниться залежно від того, де воно відбувається. У Франції Закон, який набув чинності в січні 2022 року, вимагає, щоб усі підприємства, які виробляють, обробляють і транспортують промислові пластикові гранули, адаптували свої потужності та впровадили процедури, щоб запобігти їх викиду до морського простору. Але це вирішує лише частину проблеми.

У 2014 році Асамблея Організації Об'єднаних Націй з навколишнього середовища (UNEA) прийняла резолюцію, в якій висвітлила проблему пластику та мікропластику в океані. Вона замовила дослідження у спеціальній групі експертів, яка запропонувала кілька варіантів: підписання міжнародного договору, створення міжнародного компенсаційного механізму або інтерфейс науки/прийняття рішень щодо хімічного та пластикового

забруднення. У лютому 2022 року США вирішили розпочати нові переговори, спрямовані на ухвалення договору, щоб покласти край забрудненню пластиком. Перший раунд переговорів відбувся в Уругваї у грудні 2022, а наступний 2023 року в Парижі.

Деякі держави вказували, що договір повинен охоплювати весь життєвий цикл пластику, від виробництва до знищення. Деякі організації закликали до встановлення щорічних цілей виходу як для урядів, так і для бізнесу, відповідно до Паризької угоди 2015 року.

Угода була укладена 04 березня 2023 року після 38-годинних переговорів у штаб-квартирі ООН у Нью-Йорку.

Підсумовуючи наведене варто вказати, що сьогоднішні основні екологічні загрози, такі як зміна клімату, втрата біорізноманіття та забруднення пластиком, є складними та глобальними, і це вимагає участі якомога більшої кількості країн, навіть якщо це означає зменшення обсягу та амбіцій угоди. Ця невідповідність дедалі частіше призводить до розвитку так званих механізмів «м'якого права». Це стосується, наприклад, Глобальної рамкової програми з біорізноманіття, прийнятої на конференції з біорізноманіття у грудні минулого року. Ця програма не є такою юридично обов'язковою, як наприклад договір, але її перевага у тому, що вона застосовується негайно, без необхідності ратифікації. Ця програма ставить за мету захистити 30% морського простору до 2030 року. Угода, яка нещодавно досягнута в Нью-Йорку, має сприяти реалізації цієї програми.

Список використаних джерел:

1. Морська доктрина України на період до 2035 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text>.
2. Convention on the International Maritime Organization (IMO), URL: https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/14/14-01/imo_consolidated.xml.
3. UNCLOS URL: <https://www.drishtiias.com/daily-updates/daily-news-analysis/unclos-1>.
4. Diksha Paliwal, «Maritime Law» URL: <https://blog.ipleaders.in/maritime-law-2/>.
5. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), URL: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/en/web/guest/solas>.
6. Raunek, «MARPOL (The International Convention for Prevention of Marine Pollution For Ships): The Ultimate Guide, 4 June 2022 URL: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/marpol-convention-shipping/>.
7. Guidelines on the IMO STCW Convention URL: <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=66>.
8. What is STCW and Why Do You Need It? URL: - <https://www.edumaritime.net/stcw/what-is-stcw-an-introduction>.
9. Can international law save the oceans? URL: https://news.cnrs.fr/articles/can-international-law-save-the-oceans#footnote2_nfokgwk.

**Kolpakov V.K., Kurinnyi Ye.V., Sharaia A.A. PROTECTION OF MARITIME SPACE:
REGULATORY AND DOCTRINAL ASPECTS**

The article examines the normative and doctrinal aspects of maritime space protection. It is indicated that the problem of protection of maritime space, including national space, is extremely important in view of the catastrophic environmental situation and the growing threats from anthropogenic load on the seas. However, this issue has chosen particular relevance at the national level in connection with Russia's armed aggression, as a result of which irreparable damage was caused to the environment in general and in particular to the maritime space.

It is stated that the main principles of implementation of the state maritime policy are: carrying out maritime activities in compliance with the legislation of Ukraine and its international treaties; consolidation of efforts, clear delineation of powers and effective interaction on issues of maritime activities of executive authorities; priority of political, diplomatic, economic, informational and other non-military ways to counter threats from the sea; priority of revival of the country's naval potential; priority of ensuring the safety of navigation, protection of human life at sea; raising the level of Ukraine's naval potential to the level of the European Union and NATO; protection of the property rights of the Ukrainian people to the natural resources of the continental shelf and the exclusive (maritime) economic zone of Ukraine; carrying out maritime activities by the states of the Black Sea-Azov basin on the principle of equality; combination of interests and mutual responsibility of the state and subjects of maritime economic activity; preservation of the marine environment, ensuring environmental safety, maintaining ecological balance and sustainable restoration of natural resources of the sea; observance of the rights of people working at sea and on the sea coast, their social protection; harmonization of the principles of state maritime policy with the interests of socio-economic development of coastal regions.

It is indicated that the priorities of maritime policy determine its general vision for the near and long term in order to fully realize the maritime potential of Ukraine and ensure the national interests of the state in the World Ocean.

Key words: maritime space, protection, maritime doctrine, responsibility, international agreements.