

# МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

---

---

УДК 341.225.5:341.123:(504.7:551.556.42)  
DOI <https://doi.org/10.32841/ILA.2022.28.03>

**ЄРЕМЕНКО К. С.,**  
аспірантка кафедри морського та митного права  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## ДОСЛІДЖЕННЯ РЕЛЯЦІЙНОЇ ВЗАЄМОДІЇ МІЖ ІМО ТА ООН У ПИТАННІ СКОРОЧЕННЯ ВИКИДІВ ПАРНИКОВИХ ГАЗІВ

**Анотація.** Стаття присвячена дослідженню реляційної взаємодії між Міжнародною Морською Організацією та Організацією Об'єднаних Націй у питанні скорочення викидів парникових газів від міжнародного судноплавства та питанню пом'якшення наслідків зміни клімату. Автором було проаналізовано історичні передумови та перші кроки ІМО у напрямку скорочення шкідливих викидів в атмосферне повітря з судів.

В статті була проаналізована Рамкова Конвенція ООН щодо зміни клімату, з урахування юридичного підґрунтя прийняття останньої та проведено детальний аналіз впливу кліматичних цілей Кіотського протоколу до РКЗК ООН на стратегію ІМО зі скорочення викидів парникових газів з судів. В статті визначається позиція ІМО щодо впровадження кліматичних норм у морську галузь. Особлива увага приділяється ініціативі ІМО щодо очолення боротьби зі скорочення викидів парникових газів від міжнародного судноплавства. У публікації обґрунтовується позиція ІМО щодо особливостей реагування на проблему зміни клімату, як на одне зі своїх стратегічних напрямків, а не як на зобов'язання згідно зі статтею 2 (2) Кіотського протоколу.

Автором було визначено вплив Паризької угоди до РКЗК ООН на Першочергову стратегію ІМО зі скорочення викидів парникових газів з судів. А також в публікації було розглянуто три рівні амбіції ІМО щодо скорочення викидів парникових газів від міжнародного судноплавства. У статті було визначено роль впровадження технологічних інновацій у морську галузь, на шляху досягнення глобальної мети щодо скорочення викидів парникових газів та пом'якшенню кліматичних змін Землі.

Особлива увага в статті була приділена характеристиці таких понять як: «режимні комплекси», «перевантаження норм», «інституційне перевантаження» та «реляційна взаємодія». Особливе місце у даному дослідженні займає взаємодія кліматичного та морського правових режимів. В статті було визначена роль міжнародних організацій (ІМО та ООН) в рамках режимних комплексів. Автор дійшов позитивного висновку стосовно характеру

реляційної взаємодії між ІМО та ООН, а також висловив власні міркування стосовно можливих конкурентних взаємовідносин між останніми.

**Ключові слова:** ІМО, ООН, зміна клімату, скорочення викидів парникових газів, реляційна взаємодія, режимні комплекси, РКЗК ООН, Кіотський протокол, Паризька угода, Першочергова стратегія ІМО.

**Постановка проблеми.** Протягом 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 субсидіарної відповідальності за забруднення навколишнього природного середовища. Як один з головних елементів впливу на процес пом'якшення кліматичних змін Землі, є зменшення викидів парникових газів в атмосферне повітря.

Міжнародна морська організація (Далі – ІМО), що являється спеціалізованим агентством Організації Об'єднаних Націй (Далі – ООН), згідно зі своїм мандатом, являється ключовою міжнародною організацією, яка займається врегулюванням питань пов'язаних з судноплавством. В тому числі мандатом ІМО охоплюється захист та збереження навколишнього природного середовища, як морського так і атмосферного. З метою реалізації останнього, ІМО здійснює фактичне скорочення викидів парникових газів від міжнародного судноплавства.

Так як морське право являється комплексною галуззю права, що містить в собі норми інших галузей права, в тому числі і норми екологічного та права зміни клімату, важливо зазначити, що морське, екологічне та право зміни клімату розвивалися окремо, як самостійні правові режими, однак без чітких меж розмежування.

До 2000-х років таке явище, як взаємодія різних правових режимів було прийнято називати «перенавантаження норм» та «інституційним перевантаженням» [1; С. 3], однак завдяки спеціалістам в області міжнародного права була розроблена теорія під назвою «regime complexes» (Далі – режимні комплекси), що характеризується як «сукупність частково неієрархічних та перекриваючих один одного інститутів, що включає в себе більш ніж одну міжнародну угоду чи орган» [1; С. 4]. Я погоджуюся з позицією Габриєли Аргуельо, що межі правових режимів мають бути відносно відкриті для інших режимів та не мають бути фіксованими. Такі особливості режимів дають змогу на розширення меж регулювання, скорочують наявні прогалини та стимулюють подальший розвиток інститутів. Щодо недоліків такої взаємодії, то це відсутність заздалегідь узгодженої ієрархії, у зв'язку з чим керування здійснюється за горизонтальною моделлю управління. Взаємовідносини в рамках такої взаємодії також можуть призводити до конкуренції між органами прийняття рішень і як наслідок до конфліктних аспектів щодо мандату управління [1; С. 5].

Варто зазначити, що ключове місце у взаємовідносинах в рамках режимних комплексів займають міжнародні організації, адже саме вони

забезпечують бюрократичні механізми повсякденної співпраці в останніх. На сьогоднішній день співпраця організацій з різними режимами являється стандартною практикою, а таке явище називає «relational interactions» (Далі – реляційна взаємодія) [1; С. 7].

В рамках даного дослідження ключовими міжнародно-правовими організаціями являються – ІМО, як основна правостановлююча організація з питань міжнародного судноплавства, та ООН як ключова міжнародна організація з питань розвитку співпраці, підтримки миру та безпеки між державами. Так як Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН), являється ключовою міжнародною організацією, що займає активну позицію у процесі становлення правової регуляції міжнародних правовідносин, взаємодія режимних комплексів є неминучим явищем у процесі становлення нових міжнародних інститутів. В питаннях захисту навколишнього середовища, пом'якшення зміни клімату та скорочення викидів парникових газів, ООН займає лавру першості та являється ініціатором впровадження правостановлюючих норм на рівні міжнародного врегулювання.

**Актуальність останніх досліджень і публікацій.** На сьогоднішній день питання реляційної взаємодії між ІМО та ООН щодо скорочення викидів парникових газів від міжнародного мореплавства та питання взаємодії режимів права зміни клімату та морського права є недостатньо дослідженою. Здебільшого окреслену проблематику досліджують зарубіжні вчені, серед яких Габриела Аргуельо, Беін П.Керр, Данофф та інші.

Отже, виходячи з вищезазначеного **метою статті** є дослідження характеру реляційної взаємодії між ІМО та ООН щодо питання скорочення викидів парникових газів від міжнародного судноплавства. А також надання правового аналізу меж взаємодії режимного комплексу морського права та права зміни клімату.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Існує думка, що процес скорочення викидів парникових газів з судів було розпочато лише з моменту прийняття Додатку VI до МАРПОЛ, однак це не зовсім вірно, адже в кінці 1960-х років Рада Міжурядової морської консультативної організації розглядала можливість прийняття стандартів зі зниження забруднення повітря з судів та навіть співпрацювала у цьому напрямку з іншими міжнародними організаціями. Як відомо, питання забруднення повітря з судів було на порядку денному організації, що згодом призвело до прийняття МАРПОЛ. Але питання забруднення повітря було виключено з порядку денного ІМО, що залишило дане питання поза порядком денним більш ніж на декілька десятиліть. Навіть коли питання забруднення повітря від діяльності судів знову привертало увагу, обов'язки щодо скорочення та контролю за забрудненням повітря, скоріше призводили до змін в екологічному законодавстві ніж у морському [1; С. 10].

Зокрема, прийняття таких ключових конвенцій, як Стокгольмська Декларація з проблем навколишнього середовища (1972 р.), Конвенція ООН про транскордонне забруднення повітря на великій відстані (1983 р.),

що в наступному була доповнена юридично обов'язковими Протоколами, Віденська конвенція (1987 р.), Монреальський протокол (1987 р.) та Рамкова Конвенція ООН зі Зміни Клімату (1992 р.), що в подальшому була доповнена юридично обов'язковими протоколами, мали ключове значення для формування сучасної стратегії ІМО зі скорочення викидів парникових газів з судів. Саме юридичні зміни поза межами морського права стали каталізатором регулятивної реакції всередині ІМО [1; С. 11].

В кінці 1980 років завдяки зусиллям Норвегії при підтримці країн Балтики та декількох учасників Конвенції про транскордонне забруднення повітря на великі відстані було прийнято рішення повернути питання регулювання забруднення повітря на порядок денний в ІМО. Цього разу питання забруднення повітря з судів, мало успіх та у 1991 році Асамблея ІМО прийняла резолюцію А.719(17) щодо попередження забруднення повітря з судів, де чітко визнавала Конвенцію про транскордонне забруднення повітря на великі відстані та Монреальський протокол. Після чого у 1997 році було прийнято проект Додатку VI МАРПОЛ, що був підготовлений Комітетом ІМО щодо захисту морського середовища (Далі – КЗМС) та Комітетом з безпеки на морі [1; С. 10–11].

Щодо питання зміни клімату, то на міжнародній арені воно завжди мало спірний характер, адже як зазначає Бойл и Редгвелл, проблема зміни клімату характеризується більше як політична та економічна проблема, а ніж юридична. Адже питання зміни клімату зачіпає спірні аспекти щодо економічного росту [1; С. 11]. Однак не дивлячись на політичні розбіжності в економічних аспектах регулювання питання зміни клімату, під егідою ООН було прийнято Рамкову конвенцію Організації Об'єднаннях Націй щодо зміни клімату (далі – РКЗК ООН), яка мала значний вплив на формування стратегії ІМО у боротьбі із забрудненням повітря та попередженням зміни клімату. Не зважаючи на те, що на перший погляд кліматичні угоди не обтяжують ІМО юридичними зобов'язаннями, (адже ІМО не є учасником РКЗК ООН) саме РКЗК ООН та Протоколи до неї можна вважати найбільш важливим кліматичним документом для морської галузі. Адже з 1990 року ІМО почала досліджувати питання викидів парникових газів від міжнародного судноплавства та закликати держави добровільно приймати скорочувальні заходи, з можливістю подальшого введення останніх як загальнообов'язкових правил [2; С. 130].

Варто зазначити, що підґрунтям прийняття РКЗК ООН була публікація першої доповіді МГЕЗК (1990 р.), яка визначала реальну оцінку проблеми глобального потепління. В рамках узагальнюючої доповіді кліматологами були спрогнозовані сценарії зміни клімату та визначені наслідки останніх. Відповідні напрацювання МГЕЗК були відображені у положеннях конвенції, де було визначено основні принципи та всезагальні зобов'язання у напрямку стабілізації кліматичної системи Землі, за рахунок встановлення рівня концентрації парникових газів, таким чином, аби не допустити небезпечного антропогенного впливу на неї [3; С. 15]. Однак у

зв'язку з тим, що РКЗК ООН не містила конкретних, юридично обов'язкових зобов'язань та правових механізмів реалізації визначеної ними мети, логічним було прийняття Кіотського протоколу до РКЗК ООН 1997 року (Далі – Кіотський протокол), який є обов'язковим для країн-учасниць РКЗК ООН, так як являється невід'ємною частиною останнього.

Після того як ІМО було прийнято додаток VI до МАРПОЛ (1997 р., вступив в силу 2005р.), який було озаглавлено «Правила попередження забруднення атмосфери з судів» [4], ІМО закликала КЗМС розробити стратегію скорочення викидів парникових газів для судноплавства, спираючись на статтю 2(2) Кіотського протоколу [2; С. 130] яка передбачає, що «сторони, включені в додаток I, прагнучи до обмеження чи скорочення викидів парникових газів, не врегульованих Монреальським протоколом, в результаті використання бункерного палива при авіаційних та морських перевезеннях, діючи через Міжнародну організацію цивільної авіації та Міжнародну морську організацію відповідно» [5].

Кіотським протоколом не передбачені напрямки реалізації відповідної стратегії для морської галузі, однак забезпечення практичної реалізації зменшення викидів парникових газів від міжнародного мореплавства було покладено на ІМО. У свою чергу ІМО будучи мотивованою бажанням зберегти свою ключову позицію у питаннях судноплавства та з метою уникнення односторонніх дій збоку держав чи регіональних організацій, взяла на себе добровільний обов'язок щодо введення в дію глобальних правил по скороченню викидів парникових газів від міжнародного судноплавства [2; С. 130]. А Додаток VI до МАРПОЛ, стає єдиним засобом впливу на світове мореплавство у питанні скорочення викидів парникових газів з судів.

Хоча ІМО не має юридичного обов'язку щодо виконання цілей Кіотського протоколу, однак стратегія ІМО щодо скорочення викидів парникових газів з судів відображає головні ідеї кліматичних цілей ООН. Взаємодіє, що склалися між ІМО та ООН можна назвати реляційною взаємодією. З метою обґрунтування визначеної позиції необхідним є аналіз діяльності ІМО у напрямку скорочення викидів парникових газів з судів та кліматичних цілей ООН, що передбачені Протоколами до РКЗК ООН.

Перш за все варто зазначити, що Додатком VI до МАРПОЛ було визначено основні напрямки скорочення антропогенних викидів в сфері морського транспорту, а саме – озоноруйнівні речовини, окисли азоту (NO<sub>x</sub>), окисли сірки (SO<sub>x</sub>) та легкі органічні сполуки (ЛОС) [4]. Відповідні види антропогенних викидів не регулюються Монреальським протоколом, як того вимагає одна з цілей Кіотського протоколу.

З 2010 року ІМО розпочала новий етап розвитку суднобудування із застосуванням принципів енергоефективного використання енергії. У липні 2011 року було прийнято загальнообов'язкові правила для підвищення енергоефективності міжнародних морських перевезень, а саме – Індекс проектування енергоефективності (Далі – EEDI) для нових судів, та План керування енергоефективністю судів (Далі – SEEMP) для всіх пра-

цюючих судів [6]. Завдяки впровадженню відповідних правил енергоефективності відбувається перехід на альтернативні та відновлювальні джерела енергії, а також здійснюється розробка екологічно безпечних технологій в тому числі технологій поглинання антропогенних викидів. Відповідні правила відображають наступну ціль Кіотського протоколу, щодо «підвищення енергоефективності використання енергії...»

Важливо відмітити, що ІМО регулярно проводить моніторинг показників антропогенних викидів від міжнародного мореплавства і регулярно звітує перед Допоміжним органом консультування по науковим та технічним аспектам (Далі – ДОКНТА) РКЗК ООН. Доповіді проводяться згідно з резолюцією А.963 (23) Асамблеї, відповідно пункту порядку денного «Викиди від палива, що використовується для міжнародної авіації та морських перевезень» щодо виконаних робіт у напрямку зменшення викидів від міжнародних перевезень [6]. Наради ДОКНТА РКЗК ООН слугують для вирішення методологічних питань пов'язаних з оцінкою, компіляцією та представленням даних по викидам парникових газів.

Серед цілей Кіотського протоколу важливе місце займає «скорочення та усунення ринкових диспропорцій, впровадження різноманітного роду засобів стимулювання...» [4]. У свою чергу ІМО, для усунення ринкових диспропорцій, було прийнято рішення про створення кореспондентної групи, діяльність якої була спрямована на розробку методології визначення наявності мазуту, за підсумком діяльності якої було прийнято 18 Правило Додатку VI МАРПОЛ «Наявність та якість судового палива» [4], а згодом була створена обов'язкова система збору даних щодо споживання судового мазуту. Щодо стимулюючих заходів, то стратегія ІМО передбачає заходи як імперативного так і диспозитивного характеру (наприклад – вільний вибір енергоефективний технологій чи альтернативного виду палива, портові збори, торгівля викидами тощо).

Наступна ціль Кіотського протоколу передбачає «розвиток співробітництва, підтримка розповсюдження досвіду, обмін інформацією та технологіями...» [4]. Так як, міжнародна морська діяльність відіграє виключно важливу роль у сприянні світової торгівлі, як найбільш економічно вигідний та енергоефективний спосіб масового транспортування, мореплавство вносить вагомий внесок у процвітання як розвинених країн так і в розвиток країн, що розвиваються. Де на шляху реалізації енергоефективних технологій в останніх, існують перепони у якості технічної необізнаності та відсутності фінансової підтримки. У зв'язку з чим ІМО прийняло ряд керівних заходів, що направлені на сприяння обміну та передачі інноваційних технологій, які сприяють підвищенню прозорості та енергоефективності міжнародних морських перевезень. Під егідою ІМО було створено такі проекти як ІМО-Norway Green Voyage-2050, ІМО-Singapore NextGEN Initiative, The ІМО-EU MTCC Network [7] та інші, діяльність яких сприяє впровадженню енергоефективних, менш забруднюючих технологій у всій морській галузі. Варто зазначити, що з метою надання підтримки країнам, що розвиваються

ІМО, робить акцент на фінансовій підтримці таких країн, та на питаннях передачі енергоефективних технологій останнім.

Не зважаючи на те, що ІМО реалізує головні засади Кіотського протоколу у морську галузь, вона мала намір очолити боротьбу із викидами парникових газів від міжнародного судноплавства та показати, що Кіотський протокол не накладав на неї нормативних обмежень. А ІМО добровільно реагує на проблему зміни клімату та докладає зусиль для досягнення всезагальної мети реагуючи на проблему зміни клімату як на власне «стратегічне направлення». Таким чином, роль РКЗК ООН має бути другорядною та має доповнювати зусилля ІМО [2; С. 132].

Це судження підтверджує і Паризька угода РКЗК ООН (Далі – Паризька угода), адже на відміну від Кіотського протоколу, Паризька угода не накладає на ІМО задачу з вирішення проблеми викидів від бункерного палива. А посилання на ІМО та морський транспорт у фінальному варіанті тексту Паризької угоди було видалено з тексту для переговорів. Таким чином взаємозв'язок між ІМО та РКЗК ООН може стати більш слабким [1; С. 14]. Однак не зважаючи на відсутність юридичного зобов'язання, ІМО продовжує нарощувати свої можливості із регулювання питання щодо викидів парникових газів від міжнародного судноплавства. Тим самим підвищуючи своє становище у глобальній боротьбі зі зміною клімату.

На 69-й сесії КЗМС, Комітет привітав Паризьку угоду щодо зміни клімату та визнав її великим досягненням міжнародного співтовариства, а також визнав власну роль в скороченні викидів парникових газів та підкреслив дієвість вже застосованих заходів ІМО [6]. Беручи до уваги Паризьку угоду та її цілі, порядок денний ООН у сфері стійкого розвитку на період до 2030 року та її 13-ту Ціль стійкого розвитку «Прийняття термінових заходів із боротьби зі зміною клімату та його наслідками» [8, ст. 4] на 72-й сесії КЗМС, ІМО прийняла рішення про прийняття Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships (MEPC.304(72) – Початкової стратегії ІМО зі скорочення викидів парникових газів з судів (далі – Стратегія) [9; С. 173].

Стратегія являється фундаментом для подальшої дій Комітету та відображає майбутнє бачення міжнародного судноплавства. Текст Стратегії визначає мету та рівень амбіцій ІМО у напрямку реалізації Стратегії, розкриває керівні принципи роботи, які мають бути безпосередньо застосовані для реалізації поставленої мети, а також визначає перелік короткострокових, середньострокових та довгострокових перспективних заходів [9; С. 173].

Відповідна Стратегія являється першим міжнародно-правовим документом, що передбачає скорочення загальних викидів парникових газів від міжнародного судноплавства [6]. Стратегією визначено три рівня амбіцій щодо скорочення викидів парникових газів, а саме:

– вуглеродомісткість судів має буде знижена за рахунок впровадження подальших етапів індексу енергоефективності (EEDI) для нових

судів, при цьому відсоткове покращення має бути визначено для кожного типу судна окремо;

– вуглеродомісткість міжнародного судноплавства має знизиться, з метою скорочення викидів CO<sub>2</sub> на одну транспортну роботу в середньому по міжнародним морським перевезенням не менш ніж на 40% до 2030 року, при цьому прагнучи до 70% до 2050 року по відношенню до 2008 року;

– викиди парникових газів від міжнародного судноплавства мають досягти свого максимуму якомога скоріше та мають знизити загальні річні викиди парникових газів не менше ніж на 50% до 2050 року по відношенню до 2008 року при цьому докладаючи максимальних зусиль щодо поетапної відмови від викидів, відповідно до температурних цілей Паризької угоди [8; С. 5].

ІМО відмічає, що технологічні інновації та глобальне впровадження альтернативних видів палива та/чи джерел енергії для міжнародного судноплавства будуть невід'ємною частиною для досягнення загальної мети. В тому числі при формуванні звітів щодо роботи ІМО мають бути враховані оновлені оцінки викидів, потенційні варіанти скорочення викидів та узагальнюючі доповіді МГЕЗК [10].

Відповідне положення являється аналогічним вимовам Паризької угоди, щодо того, щоб сторони надавали аналіз рівня вкладу на національному рівні, який буде представляти собою «прогрес» по відношенню до її теперішніх обставин. Серед іншого Паризька угода містить в собі призив до більш амбітних цілей щодо скорочення [2; С. 152], у свою чергу ІМО планує всебічний перегляд Стратегії у 2023 році вірогідно з можливістю прийняття ще більш амбітних цілей для морської галузі.

Незважаючи на те, що ІМО не є Стороною РКЗК ООН та протоколів до неї, фактично ІМО стала стороною Конвенції та взяла на себе добровільний обов'язок із забезпечення заявлених амбіцій ООН щодо скорочення викидів парникових газів та пом'якшення зміни клімату. У свою чергу Стратегія ІМО являється своєрідним галузевим вкладом із попередньо не охопленого сектору [2; С. 151] у глобальну боротьбу зі зміною клімату та парниковими газами.

**Висновки.** Отже підсумовуючи вищезазначене можна дійти висновку, що Стратегія ІМО широко ілюструє тісний взаємозв'язок між морським та кліматичним правовими режимами, тим самим підтверджуючи, що взаємовідносини між ІМО та ООН мають характер реляційної взаємодії, які розвиватися та сприяють взаємозбагаченню зазначених режимів. Однак незважаючи на позитивні аспекти реляційної взаємодії, сценарій конкурентних, а можливо і конфліктних взаємовідносин є можливим. Адже у випадку неефективного виконання стратегічних цілей щодо пом'якшення кліматичних змін Землі та скорочення викидів парникових газів від міжнародного мореплавства, ООН буде вимушено самостійно реагувати на свої стратегічні цілі, тим самим буде ставити під питання мандат ІМО у сфері скорочення викидів парникових газів від міжнародного мореплавства.



Проте характер сьгоднішніх взаємовідносин між ООН та ІМО має взаємодоповнюючий та далекоглядний характер, що направлений на взаємне юридичне збагачення. 2023 рік матиме важливе значення для подальшого розвитку взаємовідносин ІМО та ООН, адже після підведення підсумків щодо виконаних цілей згідно зі Стратегією ІМО, буде визначено подальший вектор реляційної взаємодії між ІМО та ООН.

### *Література:*

1. Gabriela Argüello. The International Maritime Organization's Contribution to Regime Interaction: Past, Present, and Future. Max Planck Yearbook of United Nations Law Online. 11 Oct 2022. P.25 URL: [https://brill.com/view/journals/mpyo/aop/article-10.1163-18757413\\_02501003/article-10.1163-18757413\\_02501003.xml?rskey=6psiEA&result=2](https://brill.com/view/journals/mpyo/aop/article-10.1163-18757413_02501003/article-10.1163-18757413_02501003.xml?rskey=6psiEA&result=2)
2. Baine P. Kerr. Bridging the Climate and Maritime Legal Regimes: The imo's 2018 Climate Strategy as an Erga Omnes Obligation. *Climate Law* 1 (2021) 119–156. URL: [https://brill.com/view/journals/clla/11/2/article-p119\\_119.xml?rskey=QuK9W1&result=2&body=full%20html-copy1#fn000070](https://brill.com/view/journals/clla/11/2/article-p119_119.xml?rskey=QuK9W1&result=2&body=full%20html-copy1#fn000070)
3. Гладильщикова А.А., Семенов С.М. Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК): цикл шестого оценочного доклада. *Фундаментальная и прикладная климатология* 2. 2017 г. URL: [http://downloads.igce.ru/international\\_activity/Gladilshchikova\\_A\\_A\\_Semenov\\_S\\_M\\_FAC\\_2017\\_N2.pdf](http://downloads.igce.ru/international_activity/Gladilshchikova_A_A_Semenov_S_M_FAC_2017_N2.pdf)
4. Киотский протокол к рамочной конвенции организации объединенных наций об изменении климата. URL: <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kprus.pdf>
5. МАРПОЛ, пересмотренное Приложение VI к МАРПОЛ «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов». URL: [http://rise.odessa.ua/texts/MARPOL\\_prilVI.php3](http://rise.odessa.ua/texts/MARPOL_prilVI.php3)
6. Historic Background. International Maritime Organization. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Historic%20Background%20GHG.aspx>
7. Technical co-operation and transfer of technology. International Maritime Organization. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Technical-Co-operation.aspx>
8. Resolution MEPC.304(72) Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, 13 April 2018. C.11. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304\(72\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304(72).pdf)
9. Єременко К. С. Початкова стратегія ІМО як фундаментальний засіб реалізації цілей РКЗК ООН у морській галузі: зб. матеріали Міжнар.наук.-практ. конф., м. Одеса, 17 червня 2022 Одеса: Національний університет «Одеська юридична академія», 2022. – Т. 2. – С. 172–175
10. Initial IMO GHG Strategy. International Maritime Organization. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx>

**Yeremenko K. Research of the relational interactions between the IMO and the UN regarding the reduction of greenhouse gas emissions**

**Summary.** The article is devoted to the study of relational interactions between the International Maritime Organization and the United Nations on reducing greenhouse gas emissions from the international navigation; and the issue of mitigating the effects of climate change. The author analyzed the historical preconditions and the first steps of the IMO in the direction of reducing harmful emissions into the atmosphere air from ships.

The article analyzed the UN Convention on Climate Change, taking into account the legal basis for adopting the latter and conducting a detailed analysis of the impact of the Kyoto Protocol's climatic goals to the IMO strategy for reduce greenhouse gas emissions from ships. The article defines the position of the IMO on the introduction of the climatic norms into the maritime industry. Particular attention is paid to the initiative of the IMO to lead the fight against the reduction of greenhouse gas emissions from international navigation. The article substantiates the position of the IMO on the peculiarities of response to the problem of climate change, as one of its strategic directions, and not as an obligation under Article 2 (2) of the Kyoto Protocol.

The author defined the influence of the Paris Agreement on the Initial IMO strategy to reduce greenhouse gas emissions from the ships. The article also considered three levels of ambition of the IMO to reduce greenhouse gas emissions from international navigation. The article defines the role of introduction of technological innovations into the maritime industry and determines the path of achieving a global goal to reduce greenhouse gas emissions and soften climate change.

Particular attention was paid to the characteristics of such concepts as: "regime complexes", "treaty congestion", "institutional congestion" and "relational interactions". The interaction of climate and maritime legal regimes had a special place in this article. The relation interaction between the IMO and UN overlaps on many topics but sometimes with little effect. The author concluded that there is a potential negative competition between the IMO and the UN.

**Key words:** IMO, UN, climate change, greenhouse gas emissions, relational interactions, regime complexes, the UN Convention on Climate Change, Kyoto Protocol, Paris Agreement, Initial IMO Strategy.