

მერი ჩაკვეტაძე¹

ახალი კლიმატური შეთანხმება საზღვაო ინდუსტრიისთვის: საერთაშორისო
მარეგულირებელი ჩარჩოს სამართლებრივი გამოწვევები და შესაძლებლობები
განვითარებადი ქვეყნებისთვის, როგორც საქართველო

აბსტრაქტი

საერთაშორისო საზღვაო ტრანსპორტი, ძირითადად, წიაღისეულ საწვავზე დამოკიდებულებიდან გამომდინარე, გლობალურად პასუხისმგებელია მთლიანი ანთროპოგენური ნახშირორჟანგის (CO₂) ემისიების 2-3 პროცენტზე. ამასთან, მოსალოდნელია, რომ ეს წილი მომავალში გაიზრდება.

გლობალური კლიმატის ცვლილება და საზღვაო ტრანსპორტის როლი ამ პროცესში ერთ-ერთი უმთავრესი გამოწვევაა თანამედროვე საერთაშორისო სამართლისა და სახელმწიფოების ეროვნული პოლიტიკებისთვის.

საკითხის აქტუალობიდან გამომდინარე, სტატია მიმოიხილავს გემებიდან სათბური აირების (GHG) გამოყოფის სამართლებრივ რეგულირებას საერთაშორისო დონეზე და მის გავლენას განვითარებად სახელმწიფოებზე, განსაკუთრებით საქართველოს მაგალითზე. განხილულია საერთაშორისო სამართლებრივი ინსტრუმენტები, მათ შორის, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) მიერ მიღებული სტრატეგიები და ევროკავშირის მიერ შემუშავებული მიდგომები.

საქართველოს, როგორც განვითარებადი ქვეყნის, წინაშე არსებობს გარკვეული სირთულეები ემისიების შემცირების მიზნით საერთაშორისოდ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებასთან დაკავშირებით. შესაბამისად, პროექტების GloMEEP და Green Voyage 2050 მაგალითზე, შესწავლილია საერთაშორისო თანამშრომლობისა და ტექნიკური დახმარების პროექტების როლი და ეფექტიანობა.

სტატიის მთავარი მიზანია, გამოავლინოს სამართლებრივი და ინსტიტუციური ხარვეზები, ასევე შესაფერის რეკომენდაციები, რომლებიც ხელს შეუწყობს საქართველოში ეკოლოგიურად მდგრადი საზღვაო ტრანსპორტის პოლიტიკის ჩამოყალიბებასა და საერთაშორისო დონეზე მისი, როგორც პასუხისმგებელი პარტნიორის როლის გაძლიერებას.

საკვანძო სიტყვები: საზღვაო ტრანსპორტი, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია (IMO), კლიმატის ცვლილებები, მდგრადობა

შესავალი

არსებობს ზოგადი კონსენსუსი, რომ გლობალური კლიმატის ცვლილება წარმოადგენს XXI საუკუნეში ადამიანის განვითარების ყველაზე მნიშვნელოვან გამოწვევას. ეს ასევე სერიოზული პრობლემაა საერთაშორისო საზღვაო დარგისთვის, განსაკუთრებით საზღვაო გადაზიდვების კონტექსტში.

¹ ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტის დოქტორანტი. ელ.ფოსტა: michakvetadze@gmail.com.

საერთაშორისო საზღვაო ტრანსპორტი, ძირითადად, წიაღისეული საწვავის წვით, გლობალურად პასუხისმგებელია მთლიანი ანთროპოგენური ნახშირორჟანგის (CO₂) ემისიების 2-3 პროცენტზე, და მოსალოდნელია, რომ ეს წილი მომავალში გაიზრდება.²

საზღვაო ტრანსპორტიდან სათბური აირების (GHG) ემისიების რეგულირება ამჟამად სხვადასხვა დონეზე - გლობალურ, რეგიონალურ და ეროვნულ დონეზე ხორციელდება. ტექნიკურ და ინოვაციურ პროგრესთან ერთად, განვითარებულ სამყაროში ალტერნატიულ, ნახშირბადის დაბალი შემცველობის საწვავზე გადასვლა საკმაოდ სწრაფად მიმდინარეობს და უკვე გამოისახა სამომავლოდ მდგრადი საზღვაო საწვავის მასიურად გამოყენების სერიოზული პერსპექტივა.

თუმცა, პარალელურად, არსებობს ბევრი გაურკვეველობა ამ საწვავების ეფექტიანობის, უსაფრთხოებისა და ხელმისაწვდომობის კუთხით. კვლავაც გაურკვეველია, რომელი ტიპის ან კატეგორიის საწვავი იქნება დომინანტური მომავალში.

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია (IMO) 1990-იანი წლების ბოლოდან ჩართულია GHG ემისიების რეგულირების პროცესში, მაგრამ დღემდე მიღებულია მხოლოდ ტექნიკური ზომები, რომელთა მოქმედების არეალი შედარებით შეზღუდულია. ამასთან, უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო 5 წლის განმავლობაში მიღწეული პროგრესი და მიღებული გადაწყვეტილება საშუალოვადიან და გრძელვადიან პერსპექტივაში CO₂ ემისიების შემდგომი შემცირებასთან დაკავშირებით, როგორც უშუალოდ გემებიდან, ასევე მთლიანი ინდუსტრიის მასშტაბით. მოსალოდნელია, რომ IMO მომავალშიც განაგრძობს ამ საკითხზე აქტიურ მუშაობას.

ევროკავშირი (EU), თავის მხრივ, წლების მანძილზე, აქტიურ ინტერესს იჩენს ემისიების შემცირების საკითხის მიმართ, ხოლო, კონკრეტული ქმედითი ნაბიჯებისა და საკანონმდებლო წინადადებების ინიცირება მხოლოდ 2021 წლის ივლისში მოხერხდა. მიუხედავად იმისა, რომ წინადადებები, ფორმალურად, მხოლოდ ევროკომისიის შეხედულებებს წარმოადგენს, ცხადია, რომ ევროკავშირი ამჟამად უფრო მეტად არის მოტივირებული, ვიდრე ოდესმე, რათა გემებისთვის, განურჩევლად მათი დროშისა, შემოიღოს რეგიონალური მასშტაბის ზომები სათბური აირების შესამცირებლად და პასუხისმგებელი გახადოს უკლებლივ ყველა გემი, რომელიც შემოდის რეგიონში და ევროკავშირის წევრი ქვეყნების წყლებში.³

² იხ. The Fourth IMO GHG Study, Submitted To The IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) In July 2020, As Document IMO DOC. MEPC 75/7/15.

³ იხ. Regulation of GHGs from Ships, On the Valuable Discretion for Regulatory Solutions In a European and Finish Perspectives, Study Prepared by Dr. Linda Finska, Head of Research Henrik Ringbom, Åbo Akademi University, Funded by Finnish Maritime Foundation (Merenkulun Säätiö – Sjöfartsstiftelsen), Final Report, Submitted 10.02.2022.

ამ მნიშვნელოვანი მოვლენების ფონზე, აუცილებელია სამართლებრივი რეგულირების სფეროს უკეთ შესწავლა, რათა ყველა შესაძლო გამოწვევა სწორად იყოს აღქმული, განსაკუთრებით, განვითარებადი სამყაროს (მათ შორის, ნაკლებად განვითარებული და კუნძულოვანი სახელმწიფოების) კონტექსტში, რომელსაც მეტი ხელშეწყობა სჭირდება საზღვაო დარგში ახალი რეგულაციების იმპლემენტაციის მიზნით. ამიტომაც, საქართველოს მაგალითის შესწავლა მეტად აქტუალურია, როგორც ეროვნული, ასევე საერთაშორისო გადმოსახედიდან, ვინაიდან აღნიშნული სტატია ცალსახად წარმოაჩენს საკანონმდებლო დონეზე არსებულ ხარვეზებს, რომელთა ფონზე საქართველო მნიშვნელოვნად ჩამორჩება დასახულ მიზნებს და რისკის ქვეშ აყენებს ეკოლოგიურად მდგრად განვითარებას.

სტატიის მიზანია, მიმოიხილოს საზღვაო სფეროში GHG ემისიების რეგულირების სფერო, მოიცვას არსებული წესები და ინიციატივები, ასევე ყურადღება გაამახვილოს თუ რა სირთულეები შესაძლოა მოჰყვეს მომავალ რეგულაციებს საზღვაო ინდუსტრიისთვის, მათ შორის განვითარებადი ქვეყნებისთვის, საქართველოს მაგალითზე.

თავი 1. საერთაშორისო მარეგულირებელი ჩარჩო.

კლიმატის ცვლილება და გემებიდან სათბური აირების ემისიების შემცირება წარმოადგენს IMO-ს ერთ-ერთ მთავარ გამოწვევას რეგულირების კუთხით. კერძოდ, GHG ემისიების საკითხი არ არის ახალი IMO-სთვის: 1990-იანი წლების ბოლოდან, ორგანიზაცია ცდილობს გემებიდან სათბური აირების შემცირებას, განსაკუთრებით CO₂-ის, რომლის გამოყოფა პირდაპირ უკავშირდება გემების ძირითადი და დამატებითი ძრავების მიერ მოხმარებულ საწვავის რაოდენობას.

მიუხედავად იმისა, რომ IMO ფართოდ აღიარებულია, როგორც საზღვაო ინდუსტრიის მთავარი საერთაშორისო მარეგულირებელი, მათ შორის კლიმატის ცვლილების სფეროში, საჭიროა აღინიშნოს, რომ ის არ არის ერთადერთი საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომელიც პასუხისმგებელია გემებიდან სათბური აირების ემისიების რეგულირებაზე. არსებობს დღემდე გადაუჭრელი დილემა - უნდა განიხილებოდეს თუ არა აღნიშნული საკითხი მხოლოდ როგორც საზღვაო სფეროს პრობლემა/გამოწვევა (რომელსაც IMO არეგულირებს), თუ იგი უნდა მოგვარდეს ეროვნულ დონეზე, კლიმატის ცვლილებასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხების მსგავსად (შესაბამისად, კლიმატის ცვლილების შესახებ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ჩარჩო კონვენციის (UNFCCC)⁴ ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებების საფუძველზე). ამ დილემაზე პასუხის გაცემას როგორც საერთაშორისო, ისე ეროვნული გადმოსახედიდან გარკვეული მნიშვნელობა აქვს, რადგან მას უკავშირდება ერთი მხრივ - თუ რა პრინციპებით უნდა ვხელმძღვანელობდეთ GHG შემცირებისთვის მიმართული ზომების დანერგვისას, მეორე

⁴ ob. Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), United Nations Art. 3(1), 1992.

მხრივ - ვინ არის პასუხისმგებელი/მარეგულირებელი უწყება ეროვნულ დონეზე - ზოგადად გარემოს საკითხებზე პასუხისმგებელი უწყება, თუ საზღვაო ადმინისტრაცია.

კლიმატის ცვლილების გლობალური რეჟიმი მოიცავს ტრანსპორტის დარგს. კერძოდ, პარიზის შეთანხმება მოიცავს ყველა ტიპის სათბური აირების ემისიას თავის გრძელვადიანი რეაგირების მიზნებში. შეთანხმების მიხედვით, მისი მიზანია „უზრუნველყოს კლიმატის ცვლილების საფრთხეზე გლობალური რეაგირების გაძლიერება⁵ ტემპერატურის ზრდის შეზღუდვის მეშვეობით, როგორც ეს მითითებულია მე-2 მუხლში. ამ მიზნების მისაღწევად „მხარეები მიზნად ისახავენ მიაღწიონ სათბური აირების ემისიების გლობალურ პიკს რაც შეიძლება მალე... რომ მიღწეული იქნას ბალანსი წყაროების მიერ გამომწვევი და გამწმენდი სათბური აირების ემისიებს შორის ამ საუკუნის მეორე ნახევარში⁶ აქედან გამომდინარე, გემებიდან სათბური აირების გამონაბოლქვის ზრდის მაჩვენებლის 2050 წლის შემდეგაც შენარჩუნება, საფრთხეს შეუქმნიდა პარიზის შეთანხმების მიზნებს და შეუსაბამო იქნებოდა ამ შეთანხმებასთან.

დილემას პასუხს ვერც გაერო-ს საზღვაო სამართლის კონვენცია (UNCLOS) სცემს, ვინაიდან მასში აღნიშნულია მხოლოდ ერთი „კომპეტენტური საერთაშორისო ორგანიზაცია”,⁷ რომელშიც IMO მოიაზრება, თუმცა UNCLOS-ში არაფერია ნათქვამი იმის საწინააღმდეგოდ, რომ მოხდეს კომპეტენციების დაყოფა ორ ან მეტ საერთაშორისო ორგანიზაციას შორის.

პარიზის შეთანხმების თანახმად განსაზღვრული მოთხოვნები, ანუ ეროვნულ დონეზე სათბური აირების გამონაბოლქვის შემცირების დაპირებები, არ არის კარგად მორგებული და სათანადოდ ფოკუსირებული საზღვაო გადაზიდვებით გამოწვეულ ემისიებზე. IMO-სგან განსხვავებით, კლიმატის ცვლილების შესახებ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ჩარჩო კონვენციის (UNFCCC) ჩარჩო ნაკლებად მოქნილია ცვლილებების სწრაფად მიღებისა და იმპლემენტაციის კონტექსტში. გარდა ამისა, UNFCCC ჩარჩოში არ არის გათვალისწინებული დებულებები, რომლებიც უზრუნველყოფს ეფექტიან მონიტორინგსა და განხორციელების რეჟიმს საერთაშორისო მოძრავი ობიექტების მიმართ, როგორიცაა გემები.

ზემოაღნიშნულისა და IMO-ს მიერ უკანასკნელ წლებში მიღებული სამართლებრივი რეგულირებების გათვალისწინებით, დროთა განმავლობაში საერთაშორისო საზოგადოებაში ჩამოყალიბდა ფართო აღიარება, რომ სწორედ IMO არის ყველაზე შესაფერისი ორგანო, რომელსაც ძალუძს ამ საკითხის სრულფასოვნად რეგულირება.

⁵ იქვე. Art. 2(1).

⁶ იქვე. Art. 4(1).

⁷ იხ. *O'leary A. & Brown J.*, Legal Bases For Imo Climate Change Measures, Report By Environmental Defense Fund, Columbia Law School, 2018, available at <<http://columbiaclimatelaw.com/files/2018/06/oleary-and-brown-2018-06-imo-climate-measures.pdf>>.

იმისათვის, რომ მივაღწიოთ კლიმატურ მიზნებს, რომლებიც დასახულია პარიზის შეთანხმებით (გლობალური საშუალო ტემპერატურის ზრდის შეზღუდვა 2°C -ზე ქვემოთ პრეინდუსტრიული დონისა და მცდელობა ტემპერატურის ზრდის შეზღუდვის 1.5°C -ით პრეინდუსტრიულ დონესთან შედარებით), გემებიდან GHG ემისიები უნდა შემცირდეს 2012 წლის დონესთან შედარებით 50%-ით 2050 წლამდე და მიაღწიოს ნულოვან ემისიებს 2080 წლამდე.⁸ თუმცა გემების საწვავის ეფექტიანობის სერიოზული გაუმჯობესებაც კი, მთლიანობაში, ვერ უზრუნველყოფს გემებიდან ემისიების შემცირებას. სინამდვილეში, მოსალოდნელია, რომ 2050 წლამდე საერთო ემისიები გაიზრდება 50%-დან 250%-მდე, 2012 წლის დონესთან შედარებით, მსოფლიო ვაჭრობის მზარდი დინამიკის გამო.⁹

ამ მიზნებისა და მოთხოვნების მისაღწევად და საზღვაო ინდუსტრიის ნულოვან ემისიებზე გადასასვლელად, საჭირო იქნება ახალი ტიპის საწვავის გამოყენება, რომელიც გამოიწვევს გემებიდან ძალიან დაბალ ან ნულოვან სათბური აირების ემისიებს. თუმცა, ჯერ კიდევ გაურკვეველია, მომავალში თუ რომელი საწვავი იქნება დომინანტი.

ახალი საწვავების შემუშავება და ცალკეულ გემებზე გამოყენება უკვე მიმდინარეობს. მაგალითად, ბიოგაზი უკვე გამოყენებაშია. ასევე გვხვდება სხვა, რამდენიმე ნულოვანი ნახშირბადის მქონე, ვარიანტების საცდელი გამოყენება, მათ შორის საცდელ პროექტებში (ამიაკი და წყალბადი/hydrogen). გასათვალისწინებელია, რომ ყველა საწვავი არ შეეფერება ყველა ტიპის გემს და არც არის ხელმისაწვდომი იმ რაოდენობით, რაც გლობალური მასშტაბის ტექნოლოგიური ცვლილებებისთვის არის საჭირო. ამიტომ, ამ ეტაპზე, რთულია გამოიყოს ყველაზე პერსპექტიული საწვავი, თუმცა, მსოფლიოს წამყვანი საზღვაო კლასიფიკატორის DNV-ის შეფასებით, ამიაკი და ბიო-მეთანოლი ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული ნეიტრალური საწვავებია.¹⁰

1.1. რა ეტაპზე ვართ ახლა?

პარიზის შეთანხმების 2015 წელს მიღების შემდეგ, 2016 წელს IMO-მ მიიღო გეგმა (Roadmap) გემებიდან სათბური აირების ემისიების შემცირების ყოვლისმომცველი IMO სტრატეგიის განვითარების მიზნით. გეგმის მიზანი შემდეგი იყო: „გააძლიეროს და გააერთიანოს ის სხვადასხვა აქტივობები, რომლებიც უკვე მიმდინარეობს IMO-ში საერთაშორისო საზღვაო დარგის სათბური აირების ემისიების შემცირებასთან დაკავშირებით.“ გეგმა მოქმედებდა 2023 წლის გაზაფხულამდე, სანამ არ მოხდა ამავე წელს ჩასატარებელი საზღვაო გარემოს დაცვის კომიტეტის (MEPC) მე-80 სესიაზე

⁸ იხ. *Scott J., Smith T., Rehmatulla N., Milligan B.*, The Promise And Limits Of Private Standards In Reducing Greenhouse Gas Emissions From Shipping 29 Journal Of Environmental Law, 2017, 235.

⁹ იხ. Third Imo Ghg Study 2014, Made Available In Imo Doc. Mepc 67/Inf.3 And The Somewhat Moderated Predictions Made In The Fourth Imo Study Referred To In N. 1 Above.

¹⁰ იხ. <<https://www.dnv.com/maritime/hub/decarbonize-shipping/fuels/future-fuels.html>>.

საბოლოო - ყოვლისმომცველი IMO-ს სტრატეგიის მიღება, “რომელიც ამბიციური და რეალისტურია.”¹¹

IMO, რომელიც გაერო-ს სხვა სააგენტოების მსგავსად, ერთ-ერთი ტექნიკურად დახუნძლული და სიახლეების მიმართ რეზისტენტული ორგანიზაცია, იძულებული გახდა 2018 წელს დაემტკიცებინა პირველი არსებითად მნიშვნელოვანი დოკუმენტი „საწყისი IMO სტრატეგია გემებიდან GHG ემისიების შესახებ“, რომელმაც შემდგომი 5 წლის განმავლობაში საფუძველი დაუდო არაერთ სამართლებრივი რეგულირების ირგვლივ ცხარე დებატს, ასევე შეამზადა ორგანიზაციის წევრი ქვეყნები 2023 წელს „ყოვლისმომცველი სტრატეგიის“ მიღებისათვის.¹²

მიუხედავად იმისა, რომ 2018 წლის დოკუმენტი არ იყო სავალდებულო ინსტრუმენტი, სტრატეგიამ დაადგინა კონკრეტული მიზნები და გადაჭრა რამდენიმე მნიშვნელოვანი საკითხი, რომელზეც უთანხმოება იყო.¹³ აქვე, აღსანიშნავია, რომ IMO-ს წევრმა ქვეყნებმა, მსხვილმა საზღვაო ლიდერებმა და IMO-ს საბჭოს წევრებმა დადეს პირობები და გაიღეს შესაბამისი ხარჯები კლიმატის ცვლილებასთან და მდგრადი საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებასთან დაკავშირებული დახმარებისა და ტექნიკური თანამშრომლობის ახალი რიგი პროექტების დასაფინანსებლად.¹⁴

2023 წლის ზაფხულში IMO-ს საზღვაო გარემოს დაცვის კომიტეტის საიუბილეო მე-80 (MEPC 80) სესიაზე მიღებულ იქნა გემებიდან GHG ემისიების გადახედილი და საბოლოო სტრატეგია. გადახედილი სტრატეგიის მიზანია მნიშვნელოვნად შეამციროს საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვებიდან სათბური აირების ემისიები. ახალი მიზნები მოიცავს ემისიების 20%-ით შემცირებას 2030 წლამდე, 70%-ით შემცირებას 2040 წლამდე (2008 წლის დონესთან შედარებით) და საბოლოო მიზანი კი - ნულოვანი ემისიების მიღწევას 2050 წლამდე. ახალი რეგულაციები მოსალოდნელია, რომ ძალაში შევა დაახლოებით 2027 წლის შუა პერიოდში.¹⁵

გადახედილი სტრატეგიის მიზანი 2030 წლისთვის ასევე არის ნულოვანი ან თითქმის ნულოვანი სათბური აირების ემისიების ტექნოლოგიების, საწვავებისა და/ან ენერგიის წყაროების გამოყენების წახალისება, სულ მცირე 5%-ით, ხოლო მაქსიმუმ - 10%-ის მისაღწევად საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების სფეროში.¹⁶

¹¹ იხ. IMO, DOC. MEPC 70/18/ADD.1, Annex 11. See Also IMO DOC. MEPC 70/7/8.

¹² იხ. IMO, Resolution MEPC.304(72).

¹³ იხ. IMO, DOC. Resolution N MEPC.328(76), Annex, (revised MARPOL Annex VI), Reg. 20.

¹⁴ იხ. <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx>>.

¹⁵ იხ. IMO, Resolution MEPC.377(80), Annex 15

¹⁶ იხ. <<https://www.dnv.com/news/imo-mepc-80-shipping-to-reach-net-zero-ghg-emissions-by-2050-245376/>>.

სათბური აირების ემისიების შესახებ სტრატეგია ახლა ასევე მოიცავს გემებიდან სათბური აირების წარმოშობა-გამოყოფის მთელ ციკლს, საერთო მიზნის ფარგლებში, რათა შეამციროს სათბური აირების ემისიები საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების ენერგეტიკული სისტემის ფარგლებში და თავიდან აიცილოს ემისიების სხვა დარგებზე ზემოქმედება.

ამ მიზნების უზრუნველსაყოფად, IMO-მ გადაწყვიტა განსახორციელებელი ზომები დაჰყოს ე.წ. კალათებად, რომელიც ორი ნაწილისგან შედგება: პირველ რიგში, ტექნიკური ელემენტი - მიზნობრივი საზღვაო საწვავის სტანდარტი, რომელიც არეგულირებს საზღვაო საწვავის სათბური აირების ინტენსივობის ეტაპობრივ შემცირებას; მეორე - ეკონომიკური ელემენტი, რომელიც იქნება საზღვაო სათბური აირების ემისიების ფასის მექანიზმი, რაც პირდაპირ იქნება დაკავშირებული სათბური აირების ინტენსივობის მექანიზმთან.

„2023 წლის IMO-ს სათბური აირების სტრატეგიის მიღება არის მონუმენტალური მოვლენა IMO-სთვის და იგი სათავეს უდებს საზღვაო დეკარბონიზაციის ახალ თავს. ამავდროულად, ეს არ არის საბოლოო მიზანი, არამედ მრავალი თვალსაზრისით დასაწყისი იმისა, რაც უნდა გააძლიეროს მომავალი წლებისა და ათწლეულების განმავლობაში. თუმცა, გადახედილი სტრატეგიით, რომელზეც თქვენ [ორგანიზაციის წევრი ქვეყნები] ახლა შეთანხმდით, ჩვენ გვაქვს მკაფიო მიმართულება, საერთო ხედვა და ამბიციური მიზნები, რომლებიც გვადლევს საშუალებას მივაღწიოთ იმას, რასაც მსოფლიო ჩვენგან მოელის.“ - განაცხადა თავის დასკვნით სიტყვაში IMO-ს ყოფილმა გენერალურმა მდივანმა კიტაკ ლიმმა MEPC 80 სხდომის დახურვისას.¹⁷

1.2. არსებობს თუ არა სამართლებრივი დაბრკოლებები აღიშნული სიახლეების იმპლემენტაციისთვის?

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციას, როგორც გლობალურ საზღვაო მარეგულირებელს, აქვს ფართო დისკრეცია. როგორც „კომპეტენტურ საერთაშორისო ორგანიზაციას“ UNCLOS-ის მიხედვით, IMO-ს აქვს პასუხისმგებლობა შეიმუშავოს „ზოგადად მიღებული წესები და სტანდარტები.“

IMO-ს დამფუძნებელი კონვენცია მას ანიჭებს ფართო მანდატს საზღვაო სფეროში ქმედებების განხორციელებისათვის. მიუხედავად იმისა, რომ შესაძლებელია არსებობდეს იურიდიული გამოწვევები, როგორიცაა საერთაშორისო სავაჭრო სამართალი და მასთან კოლიზია, ეს გამოწვევები შეიძლება გადაიჭრას საკითხის გლობალური მნიშვნელობის და რეგულირების გადაუდებელი საჭიროების გამო.

¹⁷ იხ. <[https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/marine-environment-protection-committee-\(mepc-80\),-3-7-july--2023---closing-remarks.aspx](https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/marine-environment-protection-committee-(mepc-80),-3-7-july--2023---closing-remarks.aspx)>.

ბელგია, მარშალის კუნძულები და სოლომონის კუნძულები შეთანხმდნენ, რომ ერთადერთი სამართლებრივი შეზღუდვა, რაც შეიძლება შეთანხმდეს IMO-ში, არის წევრების კონსენსუსი. თუ IMO-ს წევრები შეთანხმდებიან, რომ უნდა განხორციელდეს საშუალოვადიანი ზომები საზღვაო სფეროს კლიმატზე ზემოქმედების შესამცირებლად, არაფერია IMO-ს კონვენციაში, რაც ამას ხელს შეუშლის.¹⁸

ამგვარად, კანონმდებლობა არ წარმოადგენს დაბრკოლებას შემდგომი ზომების განვითარებისთვის. მიღწეულია შეთანხმება, რომ ახალი წესები, მათ შორის ბაზარზე დაფუძნებული ზომები (MBMs), უნდა იყოს ჩართული MARPOL-ის VI დანართში. MARPOL-ის კონვენციის ე.წ. “tacit-acceptance” (დუმილით მიღებული) მიდგომის გათვალისწინებით, შეცვლილი წესები მოქმედებს ყველა არსებული მხარის მიმართ, თუ ისინი არ ეწინააღმდეგებიან მათ. ეს პროცედურა თავიდან აიცილებს სახელმწიფოების მიერ დამატებითი რატიფიკაციის პროცედურებს, რაც გააადვილებს ახალი წესების გამოყენებას მომავალში. ამგვარად, ახალი წესების ჩართვა MARPOL-ის არსებულ დანართში მნიშვნელოვანია კლიმატური მიზნების ეფექტურად მისაღწევად.¹⁹

1.3. ევროკავშირის რეგულაციები და საკანონმდებლო ჩარჩო

2019 წლის სექტემბერში, ურსულა ფონ დერ ლაიენის ხელმძღვანელობით ახალი კომისიის მოსვლით, კლიმატის ცვლილების მიმართ ფოკუსი მნიშვნელოვნად გაძლიერდა. ე.წ. „მწვანე შეთანხმება“ (Green Deal)²⁰ გახდა მთავარი პრიორიტეტი, რომელიც მიზნად ისახავს ევროკავშირის გარდაქმნას თანამედროვე, ეფექტიანი და კონკურენტუნარიან ეკონომიკად, 2050 წლისთვის ნულოვანი სათბური აირების ემისიებით. ამ ინიციატივის ფარგლებში, ევროკავშირის 2030 წლის სათბური აირების ემისიების შემცირების მიზანი გაიზარდა მინიმუმ 55%-ით 1990 წელთან შედარებით.²¹

ამასთან, 2021 წლის 14 ივლისს, კომისიამ წარადგინა საკანონმდებლო პაკეტი “Fit for 55”, რომელიც მოიცავს კლიმატის, ენერგიის, საწვავების, ტრანსპორტის, შენობების, მიწის გამოყენებისა და სატყეოს სექტორებს.²² ცვლილებები ასევე შეეხო საზღვაო სფეროს, სადაც კომისიის მიზანია როგორც შიდა პოლიტიკის განხორციელება, ასევე მჭიდრო საერთაშორისო თანამშრომლობა IMO-სთან.

¹⁸ იხ. IMO, MEPC 76/7/11 (2021), PARA. 21.

¹⁹ იხ. Regulation of Ghgs From Ships, On The Valuable Discretion for Regulatory Solutions In a European and Finish Perspectives, Study Prepared by *Dr. Linda Finska*, Head of Research Henrik Ringbom, Åbo Akademi University, Funded by Finnish Maritime Foundation (Merenkulun Säätiö – Sjöfartsstiftelsen), Final Report, Submitted 10.02.2022.

²⁰ იხ. <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en>.

²¹ იხ. <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en>.

²² იხ. <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en>.

2018 წელს IMO-ს საწყისი სტრატეგიის მიღების მიუხედავად, კომისია მიიჩნევდა, რომ ეს ზომები საკმარისი არ არის საერთაშორისო გადაზიდვების დეკარბონიზაციისთვის. ამიტომ, მწვანე შეთანხმების ფარგლებში "Fit for 55" პაკეტის ნაწილად, კომისიამ შემოიტანა რამდენიმე ევროკავშირის ზომა, რომლებიც გაზრდის საზღვაო სფეროს წვლილს ევროკავშირის დეკარბონიზაციის ძალისხმევაში. ამ ზომებში შედის: გადაზიდვების ჩართვა ევროკავშირის ემისიების სავაჭრო სისტემაში (EU ETS Directive)²³, ინიციატივა "FuelEU Maritime", რომელიც მიზნად ისახავს განახლებადი ალტერნატიული სატრანსპორტო საწვავების მოთხოვნისა და დანერგვის გაზრდას (FuelEU Maritime Regulation)²⁴, და გემებისთვის საწვავის გამოყენების არსებული გადასახადების გათავისუფლების მოხსნა (Energy Taxation Directive)²⁵.

ეს ზომები მიზნად ისახავს მნიშვნელოვნად წინ წაწიოს ევროკავშირის კლიმატური მიზნები და უზრუნველყოს მათი სრულყოფილი განხორციელება და მდგრადობა. კერძოდ, ევროკავშირის ემისიების სავაჭრო სისტემა გავრცელდა საზღვაო ტრანსპორტის სფეროზე 2024 წლის იანვრიდან. ეს სისტემა მუშაობს 'cap and trade' პრინციპზე, რომელიც ადგენს სათბური აირების ემისიების საერთო ზღვარს და აუცილებელია გადამზიდავი კომპანიებისთვის, რათა შეიძინონ და ჩააბარონ ემისიების ნებართვები CO₂ ემისიებისთვის. ეს სისტემა შეეხება 5,000 ტონაზე მეტი მოცულობის გემებს, მათი დროშის მიუხედავად, და დაფარავს ემისიებს ევროკავშირის ფარგლებში მოგზაურობებზე, ევროკავშირის გარეთ დაწყებულ ან დასრულებულ მოგზაურობებზე და ევროკავშირის პორტებში ყოფნის დროს.²⁶

FuelEU Maritime რეგულაცია - მიღებული 2023 წლის ივლისში, ეს რეგულაცია მიზნად ისახავს განახლებადი და დაბალი ნახშირბადის საწვავების გამოყენების წახალისებას საზღვაო ტრანსპორტში. იგი ადგენს წლიური საშუალო GHG ინტენსივობის მაქსიმალურ ლიმიტებს 5,000 ტონაზე მეტი მოცულობის გემებისთვის, რომლებიც შედიან ევროკავშირის პორტებში, დაწყებული 2%-ით შემცირებით 2025 წლისთვის და 80%-ით შემცირებით 2050 წლისთვის. ასევე, მოიცავს ნულოვანი ემისიების მოთხოვნებს გემებისთვის პორტში ყოფნის დროს, რაც მოითხოვს ნაპირის ელექტროენერგიის ან სხვა ნულოვანი ემისიების ტექნოლოგიების გამოყენებას.²⁷

ენერგიის გადასახადის დირექტივა. ეს დირექტივა გვთავაზობს გემებისთვის საწვავის გამოყენების არსებული გადასახადის გათავისუფლების მოხსნას, რაც ხელს შეუწყობს

²³ იხ. <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>>.

²⁴ იხ. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/html/?uri=celex:52021pc0562>>.

²⁵ იხ. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/html/?uri=celex:52021pc0563>>.

²⁶ იხ. <[decarbonisation in shipping: overview of the regulatory framework - standard club](#)>.

²⁷ იხ. <[decarbonising maritime transport – fueleu maritime - european commission](#)>.

სუფთა საწვავების და ტექნოლოგიების გამოყენებას ევროკავშირის ენერგეტიკის და კლიმატის მიზნების შესაბამისად.²⁸

ალტერნატიული საწვავის ინფრასტრუქტურის რეგულაცია - ადგენს სავალდებულო მიზნებს ალტერნატიული საწვავის ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის ევროკავშირში, რაც ხელს შეუწყობს მდგრადი და დაბალი ნახშირბადის საწვავების მიღებას სხვადასხვა სატრანსპორტო მოდებში, მათ შორის საზღვაო ტრანსპორტში.²⁹

1.4. განვითარებადი ქვეყნების წინაშე არსებული გამოწვევები

ფინანსური შეზღუდვები და ტექნოლოგიური ბარიერები: ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი გამოწვევა ფინანსური ტვირთია, რომელიც დეკარბონიზაციას უკავშირდება საზღვაო სექტორში. დეკარბონიზაცია მოითხოვს მნიშვნელოვან ინვესტიციებს ახალ ტექნოლოგიებში, ალტერნატიულ საწვავებში და ინფრასტრუქტურაში. შეფასებები აჩვენებს, რომ გლობალური ფლოტის დეკარბონიზაცია 2050 წლისთვის შეიძლება საჭიროებდეს წლიურად 8 მლრდ აშშ დოლარიდან 28 მლრდ აშშ დოლარამდე ინვესტიციებს, ხოლო ინფრასტრუქტურა 100%-ით ნახშირბადის ნეიტრალური საწვავებისთვის შეიძლება საჭიროებდეს წლიურად 28 მლრდ აშშ დოლარიდან - 90 მლრდ აშშ დოლარამდე. ეს ხარჯები განსაკუთრებით მძიმე და არარეალისტურია პატარა კუნძულოვანი განვითარებადი სახელმწიფოებისთვის (SIDS) და ყველაზე ნაკლებად განვითარებული ქვეყნებისათვის (LDCs), რომლებიც ძლიერ დამოკიდებულნი არიან საზღვაო ტრანსპორტზე ეკონომიკური საქმიანობებისათვის.³⁰

განვითარებად ქვეყნებს, როგორც წესი, ხელი არ მიუწვდებათ უახლეს მწვანე ტექნოლოგიებზე და მათი დანერგვისთვის საჭირო ექსპერტიზაზე. დაბალი ნახშირბადის და ნულოვანი ნახშირბადის საწვავებზე, როგორცაა ამიაკი და წყალბადი, გადასვლა ჯერ კიდევ ადრეულ ეტაპზეა და საჭირო ინფრასტრუქტურა არ არის ფართოდ ათვისებული. გარდა ამისა, განვითარებადი ქვეყნების ფლოტი ხშირად მოძველებულია და ახალი ტექნოლოგიებით მათი აღჭურვა შეუძლებელია, რაც ართულებს სიახლეებისა და ახალი ტექნოლოგიების დანერგვას.

რეგულატორული და ინსტიტუციური გამოწვევები: საერთაშორისო რეგულაციებთან შესაბამისობა მოითხოვს მტკიცე რეგულატორულ ჩარჩოებს და ეფექტიანი აღსრულების მექანიზმებს, რომლებიც ხშირად პრობლემას წარმოადგენს განვითარებად ქვეყნებში. ამ ჩარჩოების შექმნა მოითხოვს ტექნიკურ ექსპერტიზას, ადმინისტრაციულ და ფინანსურ რესურსებს. საერთაშორისო საზღვაო რეგულაციების კომპლექსურობა და მუდმივი

²⁸ იხ. <[decarbonising maritime transport – fueleu maritime - european commission](#)>.

²⁹ იხ. <[decarbonisation in shipping: overview of the regulatory framework - standard club](#)>.

³⁰ იხ. <<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/cutting-ghg-emissions.aspx>>.

განახლების საჭიროება, ასევე მნიშვნელოვნად გამოწვევებს წარმოადგენს ეროვნულ დონეზე.

უნარების განვითარება და სწავლება: არსებობს კრიტიკული საჭიროება უნარების განვითარებისა და სასწავლო-საწვრთნელი პროგრამებისთვის, რომლებიც უზრუნველყოფს განვითარებად ქვეყნების საზღვაო პროფესიონალებს საჭირო ცოდნით დეკარბონიზაციის ინიციატივების მართვისა და დანერგვისათვის. ეს პროგრამები უნდა მოიცავდეს სხვადასხვა ასპექტს, მათ შორის ახალი ტექნოლოგიების ექსპლუატაციასა და მოვლას, რეგულატორულ შესაბამისობასა და გარემოს მართვას.

აღნიშნული გამოწვევების საპასუხოდ, IMO-სა და საერთაშორისო საზოგადოების მიერ მიღებულ იქნა კონკრეტული ზომები. კერძოდ, გასული დეკადის პერიოდში, IMO-მ წამოიწყო რამდენიმე ინიციატივა, რათა დაეხმაროს განვითარებად ქვეყნებს დეკარბონიზაციის ძალისხმევებში. აღნიშნული პროგრამები მოიცავს IMO-ს ინტეგრირებულ ტექნიკური თანამშრომლობის პროგრამას (ITCP)³¹, გლობალური საზღვაო ტექნოლოგიების თანამშრომლობის ცენტრების (MTCC)³² ქსელის განვითარებას და ერთ-ერთ მსხვილ პროექტს “GreenVoyage 2050”,³³ რომლის ბენეფიციარი და საპილოტე ქვეყანა საქართველოცაა. პროგრამების მიზანია ეროვნულ დონეზე შესაბამისი უნარების განვითარების ხელშეწყობა, ტექნიკურ თანამშრომლობასა და მწვანე საზღვაო ტექნოლოგიების განვითარებას.

მსგავსმა პროექტებმა მნიშვნელოვან ინიციატივებს დაუდეს საფუძველი, თუმცა მათი ეფექტიანობა ხშირად დამოკიდებულია განვითარებადი ქვეყნების წინაშე არსებული გამოწვევების მასშტაბებზე. ახალი ტექნოლოგიებისა და ინფრასტრუქტურის დანერგვა განვითარებად ქვეყნებში ნელი ტემპით მიმდინარეობს, რაც არასაკმარისია IMO-ს ამბიციური მიზნების მისაღწევად.

მიუხედავად იმისა, რომ IMO-სა და საერთაშორისო საზოგადოების მხრიდან უკვე გადადგმულია მნიშვნელოვანი ნაბიჯები განვითარებადი ქვეყნების საზღვაო დეკარბონიზაციის ძალისხმევების მხარდასაჭერად, მნიშვნელოვანი გამოწვევები ჯერ კიდევ რჩება. ტექნოლოგიური ინოვაციები და კვლევითი (R&D) ინვესტიციები კრიტიკულია მომავალში წარმატების მისაღწევად.

IMO-მ გამოავლინა 200-ზე მეტი საპილოტე პროექტი, რომლებიც ფოკუსირებულია ნულოვანი გამონახოლქვის ტექნოლოგიებზე, როგორიცაა ამიაკი, წყალბადის საწვავის უჯრედები და მეთანოლის პროპულსიის სისტემები. გლობალური საზღვაო ფორუმის

³¹ იხ. <<https://www.imo.org/en/ourwork/technicalcooperation/pages/itcp.aspx>>.

³² იხ. <<https://www.imo.org/en/ourwork/partnershipsprojects/pages/imo-europeanunionproject.aspx>>.

³³ იხ. <<https://greenvoyage2050.imo.org/>>.

(Global Maritime Forum initiative), ინდუსტრიის ლიდერებისა და მთავრობების თანამშრომლობა მნიშვნელოვანია ამ ინოვაციების წინსვლისთვის.³⁴

1.5. მთავარი სამართლებრივი გამოწვევები და მათი გადაწყვეტა

განვითარებადი ქვეყნები ხშირად აწყდებიან სამართლებრივ და რეგულირების გამოწვევებს ამ ტექნოლოგიების დანერგვაში. ესენია: 1. რეგულაციების შესაბამისობა: საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფა მოითხოვს ეროვნული კანონმდებლობის ჰარმონიზაციას გლობალურ ჩარჩოებთან; 2. საკანონმდებლო ჩარჩოს აღსრულება: ძლიერი აღსრულების მექანიზმების განვითარება აუცილებელია რეგულაციების შესრულების უზრუნველსაყოფად. შესაძლებლობების გაზრდის პროგრამები და ტექნიკური მხარდაჭერა შეიძლება გააძლიეროს ინსტიტუციური ჩარჩოები და გააუმჯობესოს მონიტორინგის შესაძლებლობები.

R&D-ში ინვესტიციები და ტექნოლოგიური ინოვაციების ხელშეწყობა აუცილებელია საზღვაო ინდუსტრიისთვის დაბალნახშირბადიანი განზომილებაში ტრანსფორმაციისთვის. საერთაშორისო თანამშრომლობებისა და ფინანსური მექანიზმების გამოყენებით, განვითარებადმა ქვეყნებმა, როგორცაა კოსტა რიკა და ინდოეთი, შეძლეს სამართლებრივი და რეგულირების გამოწვევების გადალახვა, მიაღწიეს მნიშვნელოვან პროგრესს მათი საზღვაო დარგების დეკარბონიზაციაში და ხელი შეუწყო გლობალური კლიმატის მიზნებს.

თავი 2. საქართველოს სამართლებრივი ჩარჩო და არსებული ხარვეზები

საქართველოს საზღვაო ენერგოეფექტურობისა და დაბინძურების კონტროლის სამართლებრივი ჩარჩო მოიცავს ეროვნულ კანონებს, სამთავრობო აქტებს, მინისტრის ბრძანებებსა და საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს ცირკულარებს.^{35 36 37} ძირითადი დოკუმენტები მოიცავს საქართველოს საზღვაო კოდექსს, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსს და სპეციფიკურ კანონებს ტრანსპორტის სექტორის განათლების, სერტიფიცირებისა და ტრენინგის შესახებ.

თუმცა, არსებობს მნიშვნელოვანი ხარვეზები. საერთაშორისო სამართლებრივ ჭრილში, მთავარ გამოწვევას, MARPOL-ის VI დანართის რატიფიცირების საჭიროებაა, რომელიც

³⁴ იხ. The IMO Future Fuels & Technology Project (FFT Project)

<<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/FFT%20Project/Preliminary%20outputs%20for%20the%20study.pdf#:~:text=URL%3A%2F%2Fwwwcdn.imo.org%2Flocalresources%2Fen%2FOurWork%2FEnvironment%2FDocuments%2FFFT%2520Project%2FPreliminary%2520outputs%2520for%2520the%2520study.pdf%0AVisible%3A%200%25%20>>.

³⁵ იხ. <https://www.mta.gov.ge/uploads/circulars/2018/6_circ_fsi_2018.pdf>.

³⁶ იხ. <<https://www.mta.gov.ge/uploads/circulars/2023/circ.1.pdf>>.

³⁷ იხ. <<https://www.mta.gov.ge/uploads/circulars/2023/circ.2.pdf>>.

IMO-ს არაერთი რეკომენდაციისა და ორგანიზაციის სამდივნოსთან გამართული კონსულტაციების მიუხედავად, დღემდე ვერ მოხერხდა. MARPOL-ის სხვა დანართებისგან განსხვავებით, რომლებიც ზოგადი მითითებებითაა ინტეგრირებული, MARPOL-ის VI დანართი - რომელიც გემებიდან ჰაერის დაბინძურებას შეეხება - ჯერ კიდევ სრულად არ არის ინტეგრირებული საქართველოს კანონმდებლობაში.

მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს აღებული აქვს პარიზის შეთანხმების იმპლემენტაციისთვის საჭირო ვალდებულებები და UNFCCC-ის მიმართ 2021 წელს წარდგენილი აქვს საქართველოს ეროვნულ დონეზე განსაზღვრული წვლილის³⁸ (NDC) დოკუმენტი, ეს მთავარი სტრატეგიული დოკუმენტი შემოფარგლულია მხოლოდ ზოგადი დებულებებითა და პოლიტიკით და არასაკმარის ყურადღებას უთმობს საზღვაო სფეროდან მომავალ ემისიებს და მათ რეგულირებას.

ეროვნულ საზღვაო კანონმდებლობაში და პოლიტიკის დოკუმენტებში, პირველად საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიული განვითარების კონცეფციაში, რომელიც 2023 წელს იქნა მიღებული, გაჩნდა მცირე ჩანაწერი, რომ საქართველო, მომავალში გადადგამს ქმედით ნაბიჯებს კლიმატური ცვლილებისა და საზღვაო სფეროს დეკარბონიზაციისაკენ. კერძოდ:

„გემებიდან გამოფრქვეული სათბური აირებით გარემოს დაბინძურების შემცირების მიზნით, საქართველოში გადაიდგმება ქმედითი ნაბიჯები. საქართველოში დაიწყება ნავსადგურებში და ნაოსნობიდან გამომდინარე GhG (სათბური აირების) გამონაბოლქვის წილის გამოთვლა და შემუშავდება საქართველოში გემებიდან GhG შემცირების სტრატეგიული სამოქმედო გეგმა, რომელიც იქნება საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის გემებიდან სათბური აირების გამოყოფის შემცირების საწყის სტრატეგიასთან შესაბამისობაში.“ - აღნიშნულია დოკუმენტში.³⁹

აღნიშნული ჩანაწერის მიხედვით, ასევე ცალსახაა პრობლემა, რომ დოკუმენტის მომზადებასა და შეთანხმებაზე დახარჯული ხანგრძლივი ბიუროკრატიული პროცედურების გამო, კონცეფციაში მითითებაა არა IMO-ს განახლებულ GHG სტრატეგიაზე, არამედ - საწყისი სტრატეგიის ზომებზე, რაც უფრო დაბალი სტანდარტისაა და შესაბამისად აღარ არის რელევანტური.

გამოწვევას ასევე წარმოადგენს არასაკმარისი ინფრასტრუქტურის - საქართველოს პორტებში, რომელთა ყველა კერძო საკუთრებაშია ან ხანგრძლივი ვადიანი კონცესიების ფარგლებში ფუნქციონირებს, არ არსებობს საჭირო ინფრასტრუქტურა MARPOL-ის VI დანართის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, როგორცაა პორტის მიღების ობიექტები და სანაპირო ელექტროენერგიის მიწოდების სისტემები.

³⁸ იხ. <<https://faolex.fao.org/docs/pdf/geo209871geo.pdf>>.

³⁹ იხ. <<https://www.mta.gov.ge/ka/news/247>>.

აქტუალური ენერგოეფექტურობის წახალისების ნაკლებობაც. საკანონმდებლო შეზღუდვები, როგორცაა პორტებში გემებისთვის ელექტროენერგიის მიწოდების ლიცენზირების მოთხოვნები, ხელს უშლის ენერგოეფექტური პრაქტიკის, როგორცაა „ცივი რკინის“ დანერგვას.

MARPOL-ის VI დანართის საქართველოში განხორციელება მოიცავს რამდენიმე გამოწვევას, მათ შორის არის სამთავრობო უწყებების თანამშრომლობა, ინფრასტრუქტურის განახლება და საჯარო და კერძო სექტორებს შორის პარტნიორობის ხელშეწყობა. არასავალდებულო ხასიათი სამართლებრივი ჩარჩო და კონკრეტული ტექნიკური რეგულაციების არარსებობა ართულებს შესაბამისობას თანამედროვე საერთაშორისო სამართლებრივ რეჟიმთან.

აღნიშნულ პრობლემის გადასაღებად, საქართველოს, როგორც განვითარებად ქვეყანას, IMO და პარტნიორი ორგანიზაციები, მნიშვნელოვან დახმარებას თითქმის 10 წელია უწევენ. პირველი პროექტი, რომელშიც საქართველო, როგორც საპილოტე ქვეყანა ჩაერთო, გლობალური პროექტის „პარტნიორობა საზღვაო ენერგოეფექტურობისათვის“ (Global Maritime Energy Efficiency Project – GloMEEP)⁴⁰ 2015-2018 წწ-ში განხორციელდა გლობალური გარემოსდაცვითი ფონდის (GEF)⁴¹, გაეროს განვითარების პროგრამის (UNDP)⁴² და საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მხარდაჭერით. პროექტის მიერ მიღწეული შედეგები 3 მნიშვნელოვანი დოკუმენტის შემუშავებას მოიცავდა, რომელიც შემდგომში MARPOL-ის VI დანართის რატიფიცირებას უნდა გაეადვილებინა. კერძოდ, პროექტის ფარგლებში ლიდერმა საპილოტე ქვეყნებმა, მათ შორის საქართველომ, წარადგინეს შემდეგი 3 სახის დოკუმენტი:⁴³ 1. სახელმწიფოს შეფასება ენერგოეფექტურობასთან დაკავშირებით; 2. ენერგოეფექტურობის ეროვნული სტრატეგიის სამუშაო ვერსია; 3. MARPOL-ის VI დანართის საიმპლემენტაციო კანონმდებლობა.

აღნიშნული პროექტის წარმატებით დასრულების შემდგომ, მიღწეული შედეგებისა და განვითარებად ქვეყნებში კვლავ არსებული გამოწვევების გათვალისწინებით, 2020 წელს IMO-მ, ნორვეგიის დაფინანსებით, წამოიწყო ახალი ტექნიკური დახმარების პროექტი GreenVoyage2050, რომელშიც წინასწარ შერჩეულ საპილოტე 5 ქვეყანას შორის საქართველოც შეირჩა.⁴⁴

⁴⁰ იხ. <<https://glomeep.imo.org/>>.

⁴¹ იხ. <<https://www.thegef.org/>>.

⁴² იხ. <<https://www.imo.org/en/ourwork/partnerships/projects/pages/gloomeep.aspx>>.

⁴³ იხ. <<https://sdgs.un.org/partnerships/global-maritime-energy-efficiency-partnerships-glomeep-project>>.

⁴⁴ იხ. <<https://greenvoyage2050.imo.org/partnering-countries/>>.

პროექტი, რომლის საწყისი დაფინანსება 5.5 მლნ აშშ დოლარიდან, 2023 წელს 19.4 მლნ აშშ დოლარამდე გაიზარდა და გადავიდა მეორე ფაზაში, მიზნად ისახავს: დახმარება გაუწიოს მონაწილე ქვეყნებს შესაბამისი სამართლებრივი, პოლიტიკური, ინსტიტუციონალური რეფორმების განხორციელების საქმეში და პროფესიონალური კადრების მომზადებაში, რათა მათ შეძლონ დანერგონ მოწინავე საკანონმდებლო და ინოვაციური მიდგომები 2050 წლისთვის გემებისგან საერთო წლიური სათბური აირის გამოყოფის 50%-ით შემცირებისათვის.⁴⁵

პროექტის ერთ-ერთ მთავარ ფოკუსს წარმოადგენს პროექტში მონაწილე ქვეყნებში IMO GHG სტრატეგიის განხორციელების მხარდაჭერა, საკანონმდებლო დონეზე საჭირო ცვლილებებისა და რეგულაციების დანერგვის ხელშეწყობისთვის. ამ გამოწვევების გადაჭრისას, პროექტი უზრუნველყოფს შესაძლებლობების გაზრდასა და ცნობიერების ამაღლებას როგორც ეროვნულ, ისე საერთაშორისო დონეზე. თუმცა, მიღწეული შედეგების გათვალისწინებით, უფრო სწორად კი - მიუღწევლობიდან გამომდინარე - საჭიროა მეტი მუშაობა საქართველოს საზღვაო პრაქტიკის საერთაშორისო სტანდარტებთან სრულ შესაბამისობაში მოყვანისთვის. ეს გულისხმობს ზემოჩამოთვლილი პირველი 3 პუნქტის რაც შეიძლება სწრაფად განხორციელებას.

2.1. კლიმატური შეთანხმების მიზნების ეფექტიანი განხორციელების შესაძლებლობები საქართველოში

MARPOL-ის VI დანართის ეფექტურად განხორციელებისა და საზღვაო ენერგოეფექტურობის გასაუმჯობესებლად რეკომენდირებულია კონკრეტული ნაბიჯების გადადგმა, კერძოდ:

კონკრეტული კანონმდებლობისა და რეგულაციების განვითარება: შედგეს დეტალური კანონმდებლობა და ტექნიკური რეგულაციები MARPOL VI დანართის განსახორციელებლად. მთავრობის დონეზე შემუშავდეს დადგენილება, რომელიც პასუხისმგებლობას დააკისრებს სხვადასხვა უწყებას, რათა თავიდან იქნას აცილებული ხანგრძლივი საპარლამენტო პროცედურები.

პორტის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება: განახლდეს პორტის ინფრასტრუქტურა MARPOL VI დანართის შესაბამისობისათვის საჭირო ობიექტების უზრუნველსაყოფად, როგორცაა პორტის მიღების ობიექტები და სანაპირო ელექტროენერგიის მიწოდების სისტემები. განიხილოს პორტებისთვის გემებისთვის ელექტროენერგიის მიწოდების ლიცენზირების ხანგრძლივი და ძვირადღირებული მოთხოვნების მოხსნა.

⁴⁵ იხ. <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/GreenVoyage2050-project-extended-to-2030-.aspx>>.

შესაძლებლობების გაძლიერება და ტრენინგი: ჩატარდეს საწვრთნელი პროგრამები და შესაძლებლობების გაძლიერების ინიციატივები შესაბამისი მხარეებისთვის, მათ შორის პორტის ადმინისტრაციებისთვის, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოებისა და გარემოს დაცვის ინსპექციის ორგანოებისთვის. თანამშრომლობა საერთაშორისო ორგანიზაციებთან, რათა მოხდეს ტექნიკური დახმარების და დაფინანსების მოზიდვა ამ ძალისხმევის მხარდასაჭერად.

სამთავრობო უწყებების თანამშრომლობა: გაძლიერდეს თანამშრომლობა სხვადასხვა სამთავრობო უწყებას შორის, მათ შორის ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს და საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს შორის. დადგინდეს თითოეული უწყების კონკრეტული როლი და პასუხისმგებლობა MARPOL VI დანართის განხორციელებისა და აღსრულების პროცესში.

საჯარო და კერძო სექტორების ერთობლივი ინიციატივების იმპლემენტაცია: ხელი შეეწყოს საჯარო-კერძო პარტნიორობას ენერგოეფექტურობისა და ინოვაციების წახალისებისთვის საზღვაო სექტორში. ჩაერთოს კერძო სექტორის მხარეები, მათ შორის გემის მფლობელები, პორტის ოპერატორები და საზღვაო აღჭურვილობის მომწოდებლები, ენერგოეფექტური პრაქტიკის განვითარების და განხორციელების პროცესში.

ევროკავშირის რეგულაციებთან შესაბამისობა: უზრუნველყოს, რომ საქართველოს კანონმდებლობა შეესაბამებოდეს ევროკავშირის რეგულაციებს საზღვაო საწვავის გოგირდის შემცველობისა და სხვა გარემოსდაცვითი სტანდარტების შესახებ, როგორც ეს გათვალისწინებულია ევროკავშირ-საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულებით. დააწესოს უფრო მკაცრი რეგულაციები საზღვაო საწვავის შესახებ და დაამყაროს ეფექტური ნიმუშების აღების და ანალიზის სისტემები შესაბამისობის მონიტორინგისთვის.

დასკვნა

უდავოა, რომ საზღვაო ინდუსტრიისთვის ახალი კლიმატური შეთანხმების იმპლემენტაცია აუცილებელია კლიმატის ცვლილების შესამცირებლად და გლობალური მიზნების მისაღწევად. არსებული საერთაშორისო მარეგულირებელი ჩარჩო ფრაგმენტულია, თუმცა ახალი შეთანხმება, რომელიც 2024 წელს იქნება მიღებული IMO-ს მიერ, უზრუნველყოფს რეგულაციების ჰარმონიზაციასა და წესების შესრულების გამარტივებას წევრი ქვეყნებისთვის. ტექნოლოგიური ინოვაციები და საერთაშორისო თანამშრომლობა განვითარებულ და განვითარებად ქვეყნებს შორის პროგრესის მნიშვნელოვან კომპონენტებად იქცევა, რაც ხელს შეუწყობს მწვანე ტექნოლოგიების

განვითარებასა და საზღვაო სექტორის უფრო დაბალანსებულ მოდერნიზაციას, განსაკუთრებით განვითარებად ქვეყნებში.

საქართველოსთვის აუცილებელია, განაგრძოს ამ პროცესში აქტიური ჩართულობა, როგორც ორგანიზაციის ფარგლებში, ისე ეროვნულ დონეზე, კონკრეტული ნაბიჯების გადადგმის გზით. ამასთან, არსებული სამართლებრივი ხარვეზების აღმოსაფხვრელად გარდაუვალია საერთაშორისო დახმარების მიღების გარეშე, რისთვისაც ქვეყანამ საკანონმდებლო დონეზე კონკრეტული ინიციატივების იმპლემენტაცია და ეროვნული კანონმდებლობის ევროკავშირის რეგულაციებთან ჰარმონიზაცია უნდა უზრუნველყოს.

საქართველოში უნდა შეიქმნას პროგრამები და სტიმულები საზღვაო ენერგოეფექტურობის გასაზრდელად, რაც ხელს შეუწყობს საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობასა და მდგრად ეკონომიკურ ზრდას.

საერთაშორისო დახმარების პროექტებმა, როგორიცაა GloMEEP და GreenVoyage2050 უკვე შექმნეს მყარი საფუძველი საქართველოს საზღვაო სექტორში ენერგოეფექტურობისა და ემისიების შემცირებისთვის. იდენტიფიცირებული ხარვეზების გადაჭრითა და რეკომენდებული ზომების განხორციელებით, საქართველო შეძლებს გაიუმჯობესოს საზღვაო ენერგოეფექტურობა, შეამციროს გემებიდან ჰაერის დაბინძურება და შესაბამისობაში იყოს საერთაშორისო სტანდარტებთან. ეს პროაქტიული მიდგომა საქართველოს მნიშვნელოვან მონაწილედ აქცევს გლობალურ ძალისხმევაში კლიმატის ცვლილების წინააღმდეგ ბრძოლის მიმართულებით.

ბიბლიოგრაფია:

1. European Bank for Reconstruction and Development, 2021, Sustainable maritime transport financing roundtable (FIN-SMART), <<https://www.ebrd.com/news/2021/ebd-and-imo-host-first-meeting-of-sustainable-maritime-transport-financing-roundtable.html>>.
2. European Commission, 2021, Fit for 55: Delivering the EU's 2030 climate target on the way to climate neutrality, <https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/delivering-european-green-deal/fit-55_en>.
3. Global Maritime Forum, 2023, Zero-emission shipping mission: New pilots and projects, <<https://www.globalmaritimeforum.org/news/zero-emission-shipping-mission-new-pilots-and-projects>>.
4. International Energy Agency, 2022, The role of shipping in decarbonizing transport, <<https://www.iea.org/reports/the-role-of-shipping-in-decarbonizing-transport>>.

5. International Maritime Organization, 1997, Resolution A.8(III): Prevention of air pollution from ships, [https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/A-Assembly-\(Resolutions\).aspx](https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/A-Assembly-(Resolutions).aspx).
6. International Maritime Organization, 2016, Resolution MEPC.278(70): Amendments to MARPOL Annex VI, <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/MEPC-Environment.aspx>.
7. International Maritime Organization, 2018, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx>.
8. International Maritime Organization, 2021, MARPOL Annex VI, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Air-Pollution.aspx>.
9. International Maritime Organization, 2022, GreenVoyage2050 project, <https://www.imo.org/en/OurWork/PartnershipsProjects/Pages/GreenVoyage2050.aspx>.
10. International Maritime Organization, 2023, 2023 IMO greenhouse gas strategy, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx>.
11. International Maritime Organization, 2023, GHG TC-Trust Fund, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/GHG-TC-Trust-Fund.aspx>.
12. International Maritime Organization, 2023, Port state control and jurisdiction, <https://www.imo.org/en/OurWork/IIIS/Pages/PortStateControl.aspx>.
13. International Maritime Organization, 2023, Revised IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/Revised-GHG-Strategy.aspx>.
14. Mobility and Transport, 2023, FuelEU maritime: Reducing the carbon footprint of the shipping sector, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en.
15. Seatrade Maritime, 2023, Maritime emissions and public health, <https://www.seatrade-maritime.com/sustainability-green-technology/maritime-emissions-and-public-health>.
16. Standard Club, 2023, EU ETS and the shipping sector, <https://www.standard-club.com/risk-management/knowledge-news/industry-news/eu-ets-and-the-shipping-sector-5205/>.
17. United Nations, 2015, Paris Agreement, <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>.

18. United Nations Conference on Trade and Development, 2021, Review of maritime transport 2021, <<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>>.
19. United Nations Development Programme, 2021, GloMEEP project: Partnership for maritime energy efficiency, <https://www.undp.org/content/undp/en/home/librarypage/environment-energy/sustainable-energy/glo_mEEP.html>.