

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ТРАНСКОРДОННОГО ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ

CURRENT PROBLEMS OF INTERNATIONAL LEGAL PROTECTION OF TRANSBOUNDARY AIR POLLUTION

Никонова М.Р., студентка I курсу магістратури факультету прокуратури
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

Стаття ґрунтується на аналізі впливу існуючого правового регулювання на стан вирішення проблеми трансграничного забруднення атмосферного повітря та з'ясуванні напрямків співпраці держав. На основі дослідження історичного контексту розвитку даної проблематики автор ілюструє думку про змінюваність підходів міжнародної спільноти до рівнів окреслення ситуації із забрудненням з внутрішнього до глобального контексту. Завдяки висвітленню кейсу «Trail Smelter» стають зрозумілими передумови формування глобальної політики боротьби та запобігання трансграничному забрудненню. В науковій роботі проаналізовано вплив дослідницького звіту «Перенесення забруднювачів повітря на великі відстані. Вимірювання та їх результати» Організації економічного співробітництва та розвитку 1977 року на подальший розвиток міжнародно-правового регулювання в цій сфері. Приділено детальну увагу з'ясуванню змісту Конвенції про трансграничне забруднення повітря на великі відстані 1979 року як вихідного інструменту міжнародної взаємодії держав. Запропоновано розглядати результативність акту з точки зору його якісної наповненості та кількісних показників, що відображають позитивні тенденції до скорочення обсягів викидів.

Висловлено позицію, за якої названий документ хоч і є в цілому ефективним регулятором правовідносин, він все ж залишається «недостатньо юридично наповненим» та позбавленим конкретики у визначенні заходів, яких мають вживати держави-підписанти задля досягнення прогресу у запобіганні трансграничному забрудненню. З'ясовано, що деякі держави принципово не приєднуються до низки Протоколів через високі граничні межі викидів та чіткість і суворість заходів, які вимагаються від держав, що ратифікують ці акти.

В статті згадується досвід взаємодії Чехії та Польщі в напрямку розвитку спільної трансграничної співпраці. Окрім цього наголошено на викликах, які уповільнюють забезпечення стану трансграничної екологічної безпеки в світі. Негативний вплив політичних суперечок між державами висвітлено через актуальну на 2024 рік ситуацію із забрудненням атмосферного повітря в Пакистані та Індії. Розглянуто також і роль війни як основної перешкоди нашої держави до виконання повною мірою міжнародно-правових зобов'язань в розглядуваній сфері, а саме наголошено на здатності багатьох забруднюючих речовин, які опиняються на території України через бойові дії росії мігрувати та транспортуватися повітряними масами на території зарубіжних країн.

Ключові слова: трансграничне забруднення атмосферного повітря на великі відстані, міжнародне екологічне право, охорона навколишнього природного середовища.

The article is based on the analysis of the impact of the existing legal regulation on the state of solving the problem of cross-border atmospheric air pollution and clarifying the directions of cooperation of the states. Based on the study of the historical context of the development of this issue, the author illustrates the opinion about the changeability of the approaches of the international community to the levels of delineation of the pollution situation from the domestic to the global context. Thanks to the coverage of the "Trail Smelter" case, the prerequisites for the formation of a global policy for combating and preventing transboundary pollution become clear. The scientific work analyzed the impact of the research report "Transportation of air pollutants over long distances. Measurements and their results" of the Organization for Economic Cooperation and Development in 1977 for the further development of international legal regulation in this area. Detailed attention is paid to clarifying the content of the Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution of 1979 as an initial instrument of international cooperation between states. It is proposed to consider the effectiveness of the act from the point of view of its qualitative content and quantitative indicators reflecting positive trends towards reducing the volume of emissions.

The author expresses the position that although this document is an effective regulator of legal relations in general, it still remains "insufficiently legally filled" and lacks specificity in determining the measures to be taken by the signatory States to achieve progress in preventing transboundary pollution. It has been found that some states do not accede to a number of Protocols as a matter of principle because of the high emission limits and the clarity and rigor of the measures required of states that ratify these acts.

The article describes the experience of cooperation between the Czech Republic and Poland in developing joint cross-border cooperation. In addition, the article emphasizes the challenges that slow down the state of transboundary environmental safety in the world. The negative impact of political disputes between states is highlighted through the current situation with air pollution in Pakistan and India in 2024. The author also considers the role of war as the main obstacle for our state to fully fulfill its international legal obligations in this area, namely, the ability of many pollutants that end up on the territory of Ukraine due to Russian military actions to migrate and be transported by air to foreign countries.

Key words: long-distance transboundary air pollution, international environmental law, environmental protection.

Постановка проблеми та аналіз останніх досліджень та наукових публікацій. За даними Організації Об'єднаних Націй в світі щорічно в результаті забруднення атмосферного повітря та великої концентрації в ньому небезпечних речовин смертність населення внаслідок впливу цього деструктивного явища перевищує 7 мільйонів осіб. В світлі цього факту занепокоєння представників еколого-правової науки викликає не тільки забруднення території окремої країни, а й здатність деяких шкідливих речовин переноситися на тисячі кілометрів з однієї держави в іншу, що спричиняє розвиток проблеми трансграничного рівня, яка потребує загальносвітового вирішення, а значить спільних дій представників всього міжнародного співтовариства.

Незважаючи на успіхи світу в координації більшості держав у напрямку запобігання трансграничному забрудненню, кожного дня з'являються нові виклики, які сто-

ять на заваді тим здобуткам, які вже були зроблені в цій сфері. Яскравим прикладом згубного чинника, що негативно позначається на стані атмосферного повітря в світі, є війна, розпочата росією на території України майже 11 років тому. Застосування збройної сили країною-агресором не лише спричиняє катастрофічно велику кількість людських жертв щоденно, а й непоправно впливає на стан довкілля, зокрема і атмосферного повітря не тільки в Україні, а і на території інших держав.

З огляду на вищенаведене, проблема трансграничного забруднення повітря залишається актуальним предметом дослідження багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема таких як: Самко О. [1], Найчук О. [10], Федак І. [7], Ільїн Ю. [2], Бюрне А. [3] та інших.

Метою статті є висловлення власного бачення стану врегульованості проблеми трансграничного забруднення повітря з огляду на міжнародні документи, що існують

в цій сфері, та заходи співпраці держав, які пропонуються такими актами. Задля досягнення мети слід детально проаналізувати міжнародні договори, які стосуються питання забруднення атмосферного повітря в транскордонному вимірі та зробити висновки про їх достатність/недостатність; з'ясувати ступінь виконання світовим співтовариством заходів, спрямованих на вирішення проблеми транскордонного забруднення атмосферного повітря та встановити, які фактори впливають на поширеність явища транскордонного забруднення.

Вклад основного матеріалу. Перші спроби ґрунтовно дослідити проблему забруднення атмосферного повітря датуються 50–60-ми роками минулого століття, коли вчені намагалися боротися з викидами на місцевому рівні, тобто локально. Невдовзі окремі держави зробили висновки про неефективність самостійної боротьби із викидами в атмосферне повітря, бо вирішення цього питання нерідко потребує узгоджених дій декількох країн одночасно. Передусім йдеться про ситуацію, коли джерело забруднення знаходиться на території однієї держави, а вплив від такого забруднення відчувають мешканці сусідніх регіонів. Це пов'язано з тим, що забруднюючі речовини здатні з великою швидкістю перетинати політичні кордони та транспортуватися на великі відстані [1].

Перед безпосереднім аналізом міжнародно-правового регулювання, вважаю за доцільне проілюструвати проблему транскордонного забруднення за допомогою показового кейсу під назвою «Справа за участі урядів Канади та США «Trail Smelter», яку було вирішено за допомогою механізму міжнародного арбітражу [2, с. 25–26]. Суть спору полягала в тому, що діяльність канадського плавильного заводу «Smelter» призводила до значних викидів діоксиду сірки з труб цього підприємства у вигляді диму, який шляхом зосередження в повітряних масах та здатності мігрувати перенісся на території землеводів фермерів в США, чим спричинив непоправний вплив на рівень продуктивності сільськогосподарських угідь, а значить і призвів до значного зниження врожайності.

Знаковим є те, що остаточне рішення міжнародного арбітражу було винесено в 1941 році, тобто саме в той період, коли питання про охорону атмосферного повітря, тим більше в транскордонному контексті, взагалі не ставилось [2, с. 26–27]. Арбітражним органом було констатовано факт відсутності подібних міжнародно-правових прецедентів, які б стосувались питання транскордонного забруднення атмосферного повітря, а тим паче міжнародних правових приписів, які стосувались охорони атмосферного повітря в глобальному вимірі [3, с. 44].

Саме тому змістовною основою рішення арбітражу стала аналогія з національним законодавством США, а саме нормами, що стосувались водно-річкового права. Відтак, окрім визначення суми компенсації та зобов'язання заводу працювати у спеціальному режимі, арбітражна комісія наголосила на тому, що «згідно з міжнародно-правовими принципами і з урахуванням національного права США жодній державі не дозволено експлуатувати свою територію так, щоб це відображалось на стані сусідньої території, тобто завдавало шкоди як відносинам власності, так і конкретним особам» [2, с. 26].

Якщо тоді метою арбітражного розгляду було швидке врегулювання ситуації та примирення сторін шляхом узгодження міри компенсації, то у 1960-х роках суспільство дійшло висновку про необхідність переосмислення цієї проблематики на загальнозначущому рівні. Тоді були проведені перші дослідження у галузі екології і доведено причинно-наслідковий зв'язок між смертністю популяції деяких видів риб у Норвегії (Північна Європа) та викидами оксидів сірки та оксидів азоту з Південної Європи [4].

Поштовхом до розвитку ідеї необхідності правового регулювання боротьби з транскордонним забрудненням атмосферного повітря стала зацікавленість науковців

у причинах кислотного дощу, який наражав на небезпеку цілі екосистеми. Велика кількість викидів зумовила збільшення рівня концентрації кислотних сполук до критичного стану, що, як виявилось, було спричинено передусім перенесеними по світу забруднювачами [5].

Релевантним є дослідницький звіт «Перенесення забруднювачів повітря на великі відстані. Вимірювання та їх результати» [6], представлений Організацією економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) у 1977 році, який мав вирішальне значення у окресленні глобальності проблеми транскордонного забруднення атмосферного повітря. Метою звіту було визначити значимість як локальних, так і віддалених джерел забруднення з огляду на їх вплив на кислотність атмосферних опадів. Відтак, було встановлено, що викиди діоксиду сірки (SO₂), оксидів азоту (NO_x), летких органічних сполук, стійких органічних забруднювачів (CO₂), оксиду вуглецю (CO) і метану (CH₄) не тільки перебувають в атмосфері доволі тривалий час, а й набувають здатності переноситись на тисячі кілометрів. Результатом транспортування забруднюючих сполук в інші регіони є розсіювання небезпечних речовин, евтрофікація (яка є наслідком потрапляння у водойми забруднювачів з концентровано високими рівнями азоту), що має негативний вплив на природний баланс поживних речовин та різноманітність видів; підкислення, утворення приземного озону [7, с. 25].

У документі було наголошено на тому, що за допомогою лише національних заходів окремих країн успіхів у запобіганні цій проблемі не варто й очікувати. Дослідження показували, що на виникнення ситуації транскордонного забруднення чинили вплив такі фактори, як: великі обсяги шкідливих речовин, поширеність випадків зосередження значної кількості викидів та продуктів їх перетворення в атмосфері, їхня стійкість та здатність до подальшої міграції та пристосування до інших середовищ існування і неспостійність напрямку перенесення.

Автори звіту констатували, що в ситуації, коли фізичне джерело забруднення знаходиться в одній державі, а вплив від нього відчувається на території сусідньої, то обидві з країн мають кооперуватись задля вирішення спільної проблеми, яка не бачить меж чітко окреслених адміністративно-територіальних кордонів [6].

Після прийняття звіту міжнародне співтовариство активізувалось у напрямку розроблення вихідного міжнародного акта, який слугував би ефективним інструментом міжнародної співпраці держав у сфері запобігання перенесення забруднюючих речовин на великі відстані, бо, як з'ясувалось, неоднаковість нормативно-правового регулювання суміжних держав, різниця у рівнях соціально-економічних перетворень, неефективність поодиноких випадків співпраці гальмували процеси гармонізації поглядів держав на вирішення розглядуваної в статті проблематики [1].

Першим вагомим кроком світової спільноти стало підписання у 1979 році у місті Женева Конвенції про транскордонне забруднення повітря на великі відстані (далі – Конвенції) [8], яка на законодавчому рівні проголосила проблему забруднення атмосферного повітря глобальною проблемою всього міжнародного співтовариства. Аналіз приписів Конвенції дозволяє казати про екологічну взаємозалежність суміжних територій близькорозташованих держав, які мають підтверджувати готовність вирішувати питання транскордонного значення шляхом координації одна з одною.

Сторони-учасниці Конвенції зобов'язуються в рамках додержання її положень здійснювати заходи, направлені на пошуки ефективного вирішення проблеми перенесення забруднювачів на великі відстані, а саме: мінімізувати на національному рівні випадки значного забруднення атмосферного повітря та відвертати у разі його настання спричинені ним наслідки; обмінюватись інформацією

наукового, технічного, технологічного характеру; впроваджувати екологічно чисту політику шляхом розроблення національного законодавства.

Відповідно до статті 5 Конвенції держави-підписанти, в межах кордонів яких розміщені потенційно небезпечні для атмосферного повітря джерела викидів мають консультироваться з сусідніми державами, на території яких існує ризик поширення несприятливих наслідків транскордонного впливу та проводити взаємні переговори з приводу провадженої діяльності. Найчастіше країни з потужним промисловим комплексом і розвинутою матеріально-технічною базою виступають у якості «експортерів» екологічної безпеки через значні викиди з об'єктів промислового сектору економіки в атмосферне повітря [9].

Задля досягнення спільного інтересу суміжні країни обмінюються відомостями про обсяги викидів задля їх погодження країнами-сусідами в межах, що такому погодженню підлягають; обмінюються фахівцями; доповідають про стан та зміни в діяльності національних промислових підприємств, а також можливі ризики переходу проблеми на транскордонний рівень; технічні дані та технології, спрямовані на зниження забруднення та очікувані витрати на боротьбу з цим явищем на рівні національного масштабу [10, с. 1–2].

Окрім цього, Конвенція передбачає, що заходи, які мають вживати Договірні Сторони повинні базуватись на використанні найкращих з існуючих технологій, які відповідають критеріям економічної, екологічної прийнятності та мало-, безвідходності. Документ спрямований на боротьбу з транскордонним забрудненням з урахуванням наявних наукових здобутків у цій сфері та виробленні наукової інфраструктури, спрямованої на концентрування у спільній платформі для обміну інформацією думок та позицій провідних вчених та спеціалістів з різних країн. Такий підхід спільного моніторингу, спільної побудови моделей бажаної поведінки держав-підписантів у врегулюванні питання забруднення атмосферного повітря призвів до інноваційних рішень та поглиблення взаємної довіри між країнами [5].

Задля реалізації приписів Конвенції на її виконання було прийнято 8 Протоколів, положення більшості з яких було зосереджено на окремих видах шкідливих речовин та скороченні їхнього впливу на довкілля: йдеться про такі забруднюючі сполуки як сірка, оксид азоту, леткі органічні сполуки, важкі метали, стійкі органічні забруднювачі [11]. Перші протоколи, прийняті на розвиток положень Конвенції, ґрунтувались на запровадженні технологій зменшення забруднюючих речовин, а протоколи, розроблені в 1990-х роках використовували підхід, орієнтований на найбільшу економічну ефективність у досягненні цілі скорочення викидів [5].

Згодом міжнародна спільнота дійшла висновку про те, що різні шкідливі речовини, яким присвячені окремі Протоколи, насправді настільки тісно взаємодіють між собою в атмосфері, що не лише часто спричиняються одними і тими самими осередками викидів, а й створюють ситуацію комбінованого взаємозалежного впливу. Таким чином, фокуси розробників наступного Протоколу до Конвенції змінилися: правові приписи Гетеборзького протоколу про боротьбу з підкисленням, евтрофікацією та приземним озonom 1999 року акцентують не на впливі окремої речовини, а фокусується на зовсім іншому, а саме комплексному підході до розуміння проблеми забруднення, тобто береться до уваги велика різноманітність забруднювачів та їхній вплив у взаємозв'язку. Гетеборзький протокол окреслює конкретні наслідки, на боротьбу з якими спрямовані його нормативні положення: кислотні дощі, евтрофікація та приземний озон. Окрім цього документ називає конкретні види забруднювачів, які стосуються до спричинення вищезазначених наслідків: викиди діоксидів сірки, оксидів азоту та летких органічних сполук.

Оцінюючи продуктивність Конвенції доходу висновку про її відносно впевнену інституційну і нормативну ефективність з деякими застереженнями. Пропоную для детального висвітлення ролі даних міжнародно-правових актів зосередитись на аналізі кількісного та якісного аспекту вимірювання їхньої результативності.

Інтегрована стратегія заходів, запропонованих в Конвенції та Протоколах до неї, відзначається своєю кількісною потужністю: на початку 90-х років минулого століття вимірювання кількості викидів забруднюючих речовин показали, що порівняно з «доконвенційним» періодом кількість шкідливих сполук скоротилась майже на 86%. Залученість держав-підписантів у транскордонний контекст сприяло оздоровленню та покращенню ґрунтового середовища, підвищенню стійкості лісових насаджень (зокрема завдяки зниженню рівня викидів діоксиду сірки), зменшенню показників відкладень підкислюючих речовин. Окрім цього, незначною мірою, але спостерігалися скорочення викидів діоксиду азоту в атмосфері. Зусилля деяких країн-учасниць Конвенції призвели до швидких темпів зниження забруднення свинцем, викиди якого в деяких державах (Фінляндії, Данії, Німеччині) скоротились майже на 80% у період з 1990 по 2021 роки [5].

Щодо змістовної складової представленого міжнародно-правового регулювання, запроваджений в Конвенції особливий екологічний правовий режим, заснований на пролошеній рішучості Договірних Сторін сприяти запобіганню і усуненню наслідків транскордонного забруднення, характеризується розмитістю запропонованих інструментів боротьби з цим деструктивним явищем та нечіткими і доволі гнучкими формулюваннями.

Наприклад, в статті 2 Конвенції вказується на некатегоричний характер зобов'язань держав-підписантів: при конструюванні юридичного припису була використана категорія «наскільки це можливо» в аспекті необхідності скорочувати викиди та термін «поступово», який не конкретизує часові рамки, в межах яких держави мають вжити покладених на них Конвенцією заходів. Зарубіжні вчені називають Конвенцію про транскордонне забруднення повітря на великій відстані «вільною рамковою» [3], адже підхід, використаний при її розробленні, йде не шляхом закріплення «конкретних кількісних цілей», «чітких обмежень та заходів», а шляхом встановлення загальних положень про важливість взаємних консультацій, переговорів, обміну інформацією про викиди та необхідності запровадження системи контролю та моніторингу за транскордонним забрудненням повітря. Перехід до твердих зобов'язань був зумовлений прийняттям на розвиток положень Конвенції Протоколів до неї [8].

Цікавим є кейс так званого «Клубу 30%», який склався зі Швеції та країн-однорумців, які стрімко спрямували національну екологічну політику на зменшення викидів сірки щонайменше на 30 відсотків відповідно до вимог Протоколу про скорочення викидів сірки або їх транскордонних потоків на відміну від низки інших країн, які жодним чином не інтегрували норми Протоколу в суспільне економічне життя та не могли похизуватись навіть повільним прогресом у вирішенні цього питання. Відтак, дії «Клубу 30%», оточені великим політичним впливом сприяли активізації зусиль інших країн і до 1993 року, тобто року, який було прийнято за кінцеву точку в Протоколі, більшість країн відвітували про успішне виконання ними своїх зобов'язань та у випадку з деякими країнами навіть перевиконання поставлених цілей, тобто обсяги скорочення сірки подекуди сягали 40–50% [3].

Позитивним надбанням Конвенції є встановлені інституційні рамки, в межах яких провідне місце належить ЄМЕП (European Monitoring and Evaluation Programme), тобто Спільній програмі спостереження і оцінки розповсюдження забруднювачів на великій відстані в Європі. Вона є невід'ємною складовою частиною механізму вико-

нання Конвенції, бо її завданням є забезпечити ефективний обмін інформацією між державами-підписантами про наукові спостереження, обсяги викидів на їхній території та сприяти таким чином спрощенню переговорного процесу [11].

Одним із успішних прикладів транскордонної співпраці держав є взаємодія між Чехією, Польщею та Німеччиною (країнами так званого «Чорного трикутника», що до 90-х років минулого століття характеризувався найвищим рівнем забруднення повітря в Європі). Названі держави не лише використовують механізми, запропоновані Конвенцією про транскордонне забруднення атмосферного повітря на великій відстані 1979 року, а й деталізують її приписи в нормах національного законодавства. Окрім цього, уряди Польщі та Чехії в 2023 році підписали спільну декларацію, яка продовжує чесько-польський діалог стосовно транскордонної екологічної політики та узгоджує прийнятні для національних економік обох країн темпи спільної діяльності [12]. Координція дій обох держав значно зменшила концентрацію викидів в атмосферне повітря, що підтверджує думку про необхідність виведення проблеми транскордонного забруднення атмосферного рівня на глобальний рівень.

Таким чином, аналіз результативності застосування Конвенції державами показав, що з одного боку, цей документ став першим міжнародним договором, спрямованим на запобігання забрудненню атмосферного повітря на широкому регіональному рівні, а значить і індикатором породження позитивних взаємозв'язків між державами; а з іншого боку, цей міжнародний акт не позбавлений прогалин юридичної техніки, які зробили його «занадто узагальненим» і не таким ефективним при самостійному використанні.

Роль Протоколів до Конвенції характеризується їхньою підвищеною ефективністю з огляду на використаний в цих актах підхід, за яким необхідні кількісні показники по скороченню викидів окремих речовин, терміни та методи виконання зобов'язань держав-підписантів прямо відображені в їхньому тексті. Встановлення таких подекуди жорстких для деяких країн рамок призупиняють процес ратифікації Протоколів для таких держав, що, на жаль, уповільнює і загальні процеси боротьби з явищем транскордонного забруднення атмосферного повітря в глобальному масштабі. Бо без приєднання до Протоколів односторонні дії держав будуть вважатись менш ефективними способами врегулювання питання перенесення конкретних видів забруднювачів на великій відстані, оскільки відсутність єдиних підходів до функціонування промисловості та обсягів викидів від неї неодмінно спричиняють невідповідну конкуренцію норм між країнами.

Станом на 2024 рік кількість гучних «кейсів» транскордонного забруднення атмосферного повітря вражає, а незгодженість політик суміжних держав подекуди спричиняє катастрофічні наслідки для довкілля. Вже довгий час провінція Пенджаб в Пакистані є місцем зосередження небезпечних забруднюючих речовин, які з огляду на місцеві погодні умови майже не розсіюються, а отже легко переносяться вітровими потоками до суміжних штатів Індії. В свою чергу і діяльність промислових підприємств в Індії, викиди вугільної енергетики та спалювання сільськогосподарських відходів спричиняє транскордонне перенесення забруднювачів на територію сусіднього Пакистану. Напружені політичні відносини між країнами є причиною відсутності співпраці між ними у вирішенні спільних екологічних викликів. Саме тому індекси якості повітря там невіщіні: в Лахорі (Пакистан), Нью-Делі, Мурталі, Лоні (Індія) та інших якості повітря досягає шостого рівня за шестирівневою шкалою, який оцінюється як «небезпечний». У відповідь на токсичний смог уряди держав вдаються до так званого «зеленого карантину»: в Пакистані в регіонах значного

забруднення закриваються навчальні заклади, обмежується робота підприємств та рух транспорту. Проте з огляду на те, що локальні обмеження не зможуть вирішити екологічну кризу регіонального масштабу, міністр провінції Пенджаб Аурангзеб на початку листопада 2024 року продемонструвала свою зацікавленість у переговорах з Індією у рамках «дипломатії смогу», запропонувавши державі боротися зі спільною проблемою, яка не має політичних кордонів, що може врешті-решт стати поштовхом до її вирішення [13].

Новітній час характеризується також і іншими викликами, які стоять на заваді екологічній безпеці в транскордонному контексті: фінансова неспроможність країн до швидкої переорієнтації економічного устрою на «зелену» економіку; тривалий час на адаптацію національного законодавства до вимог скорочення кількості викидів та, подекуди, необізнаність національних промислових підприємств про технології зменшення впливу забруднюючих речовин на довкілля тощо. Неможливо не згадати про ситуацію активного протистояння нашої держави російській агресії та виборювання Україною права на свободу, територіальну цілісність та державність. Бойові дії російської федерації на нашій території щодня перешкоджають забезпеченню стану екологічної безпеки в регіоні.

Складно уявити катастрофічність впливу ворожих снарядів на стан навколишнього середовища: різноманітні засоби ураження створюють на території України джерела зосередження небезпечних викидів, які швидкими темпами опиняються і на території інших держав, причому йдеться як про використання росією уразливих хімічних речовин у боєприпасах, так і про влучання ракетами в низку українських промислових об'єктів, внаслідок чого тисячі токсичних сполук опиняються в атмосфері.

Україна ратифікувала Конвенцію про транскордонне забруднення повітря на великій відстані в 1980 році, а значить відтоді взяла на себе зобов'язання сприяти боротьбі з перенесенням забруднювачів повітря в транскордонному вимірі [7]. Показовим є те, що на початку повномасштабного вторгнення росії, а саме навесні 2022 року, наша держава вчасно підготувала звіт про щорічну оцінку викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря відповідно до вимог ЄМЕП (European Monitoring and Evaluation Programme) згідно зі статтею 8 Протоколу про обмеження викидів окислів азоту, що свідчить про відповідальне ставлення України до взятих на неї міжнародно-правових зобов'язань навіть в умовах воєнного стану. Проте, на жаль, допоки обстріли нашої держави будуть тривати, Україна не зможе забезпечувати транскордонну екологічну безпеку повною мірою [14].

Висновки. Дослідження проблематики транскордонного забруднення атмосферного повітря дозволяє констатувати, що врегульованість цього питання є більш ефективною не на внутрішньому, а на міжнародно-правовому рівні. Конвенцію про транскордонне забруднення повітря на великій відстані та Протоколи до неї можна вважати значними здобутками міжнародного співтовариства (незважаючи на проаналізовані змістовні упущення), адже за допомогою ухвалення даних актів проблематика транскордонного забруднення була виведена на глобальний рівень.

Сьогодні більшість країн світу пропагують дотримання центрального принципу міжнародного екологічного права – «незавдання шкоди навколишньому природному середовищу». Проте деякі з держав світу й досі не усвідомлюють своєї відповідальності за діяльність, здійснену під їхньою юрисдикцією та потенційні небезпечні наслідки, які можуть настати за межами їх державних кордонів. Нестійкість національних економік, політичні суперечки між державами, війни уповільнюють рух міжнародного співтовариства в сфері запобігання транскор-

донному забрудненню атмосферного повітря. В свою чергу, на жаль, для України залишається актуальною російська агресія, яка своїми діями створює на території

нашої держави вогнища небезпечних викидів, які здатні переноситись на відстані тисячі кілометрів та впливати на навколишнє середовище інших країн.

ЛІТЕРАТУРА

1. Самко О. Проблеми оцінки транскордонного та міжрегіонального забруднення атмосферного повітря регіонів України. Інновацій-на економіка. 2023. № 1. С. 109–115. URL: [https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/2040588#:~:text=«транскордонне%20забруднення%20повітря%20на%20велик%20»](https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/2040588#:~:text=«транскордонне%20забруднення%20повітря%20на%20велик%20».). (дата звернення: 05.11.2024).
2. Ільїн Ю. Діяльність України в межах міжнародної охорони атмосферного повітря. 2017. С. 1–66. URL: http://eprints.library.odeku.edu.ua/id/eprint/2048/1/Ilyin%20Y.O._M_2017.pdf.
3. Byrne A. The 1979 Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution: Assessing its Effectiveness as a Multilateral Environmental Regime after 35 Years. Cambridge University Press. 2015. P. 31. URL: https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/DCE20B2E1E3966E3565E0B34F3B74FE4/S2047102514000296a.pdf/1979_convention_on_longrange_transboundary_air_pollution_assessing_its_effectiveness_as_a_multilateral_environmental_regime_after_35_years.pdf.
4. Long-range transport of air pollutants – NILU. NILU. URL: [https://nilu.com/research/atmosphere-and-climate/long-range-transport-of-air-pollutants/#:~:text=What%20is%20long-range%20transboundary,persistent%20organic%20pollutants%20\(POPs\)](https://nilu.com/research/atmosphere-and-climate/long-range-transport-of-air-pollutants/#:~:text=What%20is%20long-range%20transboundary,persistent%20organic%20pollutants%20(POPs)) (date of access: 05.11.2024).
5. The Convention and its achievements | UNECE. Homepage | UNECE. URL: <https://unece.org/convention-and-its-achievements> (date of access: 05.11.2024).
6. The OECD programme on long range transport of air pollutants. Measure and Findings. Paris : OECD, 1977. 332 p. URL: https://projects.nilu.no/ccc/reports/paris_1977.pdf (date of access: 05.11.2024).
7. Федак І. Україна як сторона конвенції про транскордонне забруднення повітря на великі відстані. Наукові праці. Т. 87, № 84. С. 23–29. URL: <https://lib.chmnu.edu.ua/pdf/naukpraci/ecology/2008/87-74-4.pdf>. (дата звернення: 05.11.2024).
8. Конвенція про транскордонне забруднення повітря на великі відстані : Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 13.11.1979 : станом на 30 листоп. 1999 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_223#Text (дата звернення: 05.11.2024).
9. European Union emission inventory report 1990-2019 under the UNECE Convention on Long-range Transboundary Air Pollution (Air Convention). European Environment Agency. URL: <https://www.eea.europa.eu/publications/lrtap-1990-2019> (date of access: 05.11.2024).
10. Найчук О. Україна в рамках конвенції про транскордонне забруднення повітря на великі відстані. Економічні проблеми сталого розвитку : матеріали Міжнар. науково-практ. конф., присвяч. пам'яті проф. Бал. О.Ф., м. Суми, 8 трав. 2014 р. С. 347–348. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/38687/1/Najchuk.pdf>. (дата звернення: 05.11.2024).
11. Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution. Office of Environmental Quality. URL: <https://www.state.gov/key-topics-office-of-environmental-quality-and-transboundary-issues/convention-on-long-range-transboundary-air-pollution/#:~:text=The%201979%20Convention%20on%20Long,pollution%20and%20better%20understanding%20aire> (date of access: 05.11.2024).
12. Transboundary Air Pollution Transport of PM10 and Benzo[a]pyrene in the Czech–Polish Border Region. MDPI. URL: <https://www.mdpi.com/2073-4433/13/2/341> (date of access: 05.11.2024).
13. Umer Draz Nangiana in Lahore and Swaminathan Natarajan in London. Lahore smog: Pollution hits record levels in Pakistan city. BBC Home – Breaking News, World News, US News, Sports, Business, Innovation, Climate, Culture, Travel, Video & Audio. URL: <https://www.bbc.com/news/articles/cm20k76d5xno> (date of access: 05.11.2024).
14. На нараді Конвенції ООН про транскордонне забруднення повітря порушили питання російської агресії проти України – Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України – офіційний сайт. URL: <https://mep.gov.ua/> (дата звернення: 05.11.2024).