

- preparation of documents for meetings of standing committees, IEC and the Annual General Meeting;
- resolution of issues related to public information, including maintenance of the IAMU website;
- keeping minutes of official meetings of standing committees, IEC and the Annual General Meeting;
- management of the financial affairs of the Association, including the development and implementation of the annual budget and the maintenance of various financial records;
- management of the Secretariat according to the rules specified separately;
- maintaining close working contact with the Nippon Foundation.

The Chairman of the Association is appointed by the members of the universities that are members of the IEC and his candidacy is approved at the Annual General Meeting. The Chairman is a member of the IEC and chairs the Annual General Assembly, the International Executive Council and the Policy and Planning Committee. The term of office of the Chairman is two years.

References:

1. Informal International Lawmaking Ed. Joost Pauwelyn, Ramses Wessel, Jan Wouters, Oxford University Press. 2012. 585 p.
2. Rajput J. S. Dimensions of curriculum change. New Delhi: NCERT, 2002. 56 p.

Ключові слова: морське право, IAMU, морські університети.

Key words: Maritime law, IAMU, maritime universities.

СРЕМЕНКО КРИСТИНА СЕРГІЙВНА

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірантка кафедри морського та митного права*

ПОЧАТКОВА СТРАТЕГІЯ ІМО ЯК ФУНДАМЕНТАЛЬНИЙ ЗАСІБ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦІЛЕЙ РКЗК ООН У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ

Історичний шлях вирішення проблеми викидів парникових газів з суден та пошук енергоефективних рішень у морській галузі під егідою International maritime organization (далі – ІМО) було розпочато з 1997 року, а саме з моменту прийняття Кіотського протоколу до Рамкової конвенції ООН зі зміни клімату (далі – Кіотський протокол), де положення даної Конвенції спонукають міжнародне співтовариство до прийняття рішучих дій у напрямку пом'якшення кліматичних змін Землі із визначенням шляхів вирішення даного питання. Метою Кіотського протоколу є скорочення викидів парникових газів; підвищення рівня енергоефективності використання енергії; проведення дослідни-

цьких робіт та сприяння впровадженню відновлювальних та альтернативних джерел енергії.

Відповідно до пункту 2 статті 2 Кіотського протоколу «...Сторони які прагнуть до обмеження та скорочення викидів парникових газів від використання бункерного палива мають діяти безпосередньо через ІМО...» [1]. Оскільки Кіотський протокол не містив імперативних приписів для морської галузі, ІМО взяла на себе добровільний обов'язок перед РКЗК ООН зі скорочення викидів парникових газів внаслідок міжнародної морської діяльності.

З метою забезпечення поставленої РКЗК ООН мети щодо пом'якшення кліматичних змін Землі та попередження глобального потепління, ІМО приймає глобальні міжнародно-правові стандарти, правила та загальнообов'язкові технічні та експлуатаційні заходи, що забезпечують скорочення викидів парникових газів з суден та підвищують рівень енергоефективності суден. Основними заходами являються прийняття Додатку VI до МАРПОЛ, прийняття Індексу проектування енергоефективності (далі – EEDI) для нових суден та Плану керування енергоефективністю суден (далі – SEEMP) для всіх працюючих суден, просування альтернативних джерел енергії та підтримка міжнародної співпраці у напрямку поширення енергоефективних рішень у морській галузі, тощо.

В рамках даного дослідження важливо зазначити, що у грудні 2015 року під егідою ООН було прийнято Паризьку угоду до РКЗК ООН (далі – Паризька угода), що знаменувало собою перехід у низьковуглецеве майбутнє. Паризька угода має важливе значення для досягнення цілей ООН в сфері стійкого розвитку, оскільки відповідна угода являється «дорожньою картою» дій, пов'язаних зі зміною клімату, яка дозволяє зменшити викиди парникових газів та підвищити стійкість до кліматичних змін Землі [2].

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» [3, ст. 3] 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 суден (далі – Стратегія), що стало першою сходинкою Дорожньої карти для розробки Комплексної стратегії ІМО зі скорочення викидів парникових газів з суден. Відповідно до тексту Дорожньої карти, яка була прийнята на 70-й сесії Комітету щодо захисту морського середовища (далі – КЗМС), перегляд відповідної Стратегії очікується у 2023 році [3, с. 3].

Текст Стратегії визначає мету та рівень амбіцій ІМО у напрямку реалізації Початкової стратегії, розкриває керівні принципи роботи, які мають бути безпосередньо застосовані для реалізації поставленої мети, а також визначає перелік короткострокових, середньострокових та довгострокових перспективних заходів із зазначення потенційних строків та аналізу можливого впливу на держави. Стратегією також

визначено основні перепони на шляху до реалізації поставленої мети, передбачені заходи підтримки країн, що розвиваються та малих острівних країн, підкреслено важливість нарощування потенціалу та надання фінансових та технологічних ресурсів для таких країн, а також визначено важливість технічного співробітництва, проведення досліджень та розробок на шляху до реалізації поставленої мети.

Частина 1 пункт 7 Стратегії, визнає основні цілі відповідної стратегії, а саме:

1. Посилення вкладу ІМО у всезагальні зусилля по вирішенню проблеми глобального потепління шляхом прийняття рішень щодо скорочення викидів парникових газів від міжнародної морської галузі.

2. Визначення заходів які мають бути реалізовані міжнародною морською галуззю як необхідні, з урахуванням наслідків для держав та визначаючи критичну роль міжнародного мореплавства в підтримці подальшого розвитку глобальної торгівлі та морських торговельних послуг.

3. Визначення заходів та дій, що сприяють досягненню вищезазначених цілей, включно зі стимулами для досліджень та розробок а також моніторингом викидів парникових газів від міжнародного мореплавства [3, с. 4].

Стратегією визначено строки затвердження та реалізації відповідних заходів, де короткострокові заходи мають бути обговорені, прийняті та реалізовані у період з 2018–2023 рр., середньострокові у період з 2023 р. по 2030 р., а довгострокові – після 2030 року, де дата набрання чинності по кожному потенційному заходу буде прийматися індивідуально.

Варто зазначити, що перелік передбачених Стратегією короткострокових, середньострокових та довгострокових заходів не є вичерпним та може бути доповненим, у свою чергу передбачені як середньострокові або довгострокові заходи можуть бути реалізовані достроково.

Останнім нововведенням ІМО у напрямку підвищення рівня енергоефективності суден та скорочення кількості викидів парникових газів, було затвердження на 76-й сесії КЗМС у червні 2021 року, поправок до Додатку VI МАРПОЛ, щодо введення Energy Efficiency Existing Ship Index (дальше – EEXI), Річного експлуатаційного показника вуглеродовмісткості (CII) та рейтингу CII. Що являється короткостроковим заходом Початкової стратегії ІМО. Очікується, що Відповідні поправки до Додатку VI МАРПОЛ наберуть чинності з 1 січня 2023 року [4].

Нові заходи вимагають від усіх судів валова вмісткість яких дорівнює 400 GT та більше, розрахунку Energy Efficiency Existing Ship Index, який ґрунтується на зниженому коефіцієнті, що вимагається, та виражений у відсотках по відношенню до базового показника EEDI [4]. А CII визначає щорічний коефіцієнт, який необхідний для забезпечення постійного покращення експлуатаційної вуглеродовмісткості судна, в рамках певного рейтингового рівня. Досягнутий фактичний річний експлуатаційний CII необхідно документувати та звіряти з річним експлуатаційним CII, що вимагається. Саме це дозволить визначити експлуатаційний рейтинг вуглеродовмісткості судна. Щодо рейтингу,

то він базується за шкалою – А, В, С, D та Е. Відповідний рівень продуктивності судна, має бути записаний в судовому SEEMP [4].

Варто зазначити, що адміністраціям, портовим урядам та іншим зацікавленим сторонам рекомендовано створювати додаткові стимули для суден з рейтингом А чи В. Щодо судів з рейтингом D чи Е, який зберігається декілька років підряд, у судовласників виникає обов'язок щодо представлення плану корегуючи дій, з метою приведення судна до необхідного рівня С чи вище. Позитивно на рейтинг судна буде впливати використання низько вуглецевого палива, очистка корпусу для зменшення опору, оптимізація швидкості, установка енергозберігаючих лампочок, установка сонячної чи вітрової допоміжної енергії тощо [4].

Підсумовуючи вищезазначене варто відмітити дієвість Початкової Стратегії ІМО зі скорочення викидів парникових газів з суден, яка стимулює морську галузь ефективно реалізовувати головні цілі РКЗК ООН. Аналізуючи результати роботи ІМО у напрямку реалізації короткострокових заходів Стратегії, можна зробити висновок, що прийняті загальнообов'язкові стандарти ІМО є ефективним механізмом забезпечення скорочення викидів парникових газів з суден. Варто відмітити, що передові методи підвищення енергоефективності суден, що були розроблені та впроваджені ІМО, на сьогоднішній день є досить перспективними у процесі їх практичної реалізації. Завдяки реалізації правил енергоефективності суден, сьогодні морська галузь є на 5–20 % більш екологічною ніж до моменту їх прийняття. А впроваджений експлуатаційний рейтинг вуглецевості суден (СІІ), являється гарним прикладом симбіозу імперативного та диспозитивного методу стимулювання до підвищення рівня енергоефективності суден.

Список використаних джерел:

1. Киотский протокол к рамочной конвенции организации объединенных наций об изменении климата. Организация Объединенных Наций. 1998 год. URL: <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kprus.pdf>
2. Парижское соглашение. Организация Объединенных Наций. Официальный сайт Организации Объединенных Наций URL: <https://www.un.org/ru/climatechange/paris-agreement>
3. 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/OurWork/Environment/Documents/Resolution%20MEPC.304%2872%29_E.pdf
4. Further shipping GHG emission reduction measures adopted. The official website of International maritime organization, 17 June 2021. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MEPC76.aspx>

Ключові слова: ІМО, Початкова стратегія ІМО зі скорочення викидів парникових газів, короткострокові заходи, Річний експлуатаційний показник вуглецевості суден (СІІ), рейтинг СІІ.

Key words: IMO, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships short-term measures, Annual operational carbon intensity indicator (CII), CII rating.