

формирование национальной законодательной базы о правовом режиме континентального шельфа. Так, были приняты Закон Украины от 14.09.1999 г. «О соглашениях о разделе продукции» и от 6.10.1999 г. Горный Закон Украины, прямо регулирующие актуальные вопросы исследований и освоения континентального шельфа и его недр, причем, в тексте указанных законов уже прямо используется термин «континентальный шельф» без его дефинитивного определения.

Исходя из изложенного, представляется, что законодательный акт профильного характера следовало бы разработать с учетом норм UNCLOS'82, современной нормативно-правовой базы, зарубежной законодательной практики в указанном направлении, а также с учетом факта нахождения Украины на побережье замкнутых (полузамкнутых) морей.

СЕРГЕЙЧИК В. А.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
доцент кафедры морского и таможенного права,
кандидат юридических наук

**НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРИЛОЖЕНИЯ VI МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ (МАРПОЛ)**

Согласно исследованиям, судоходство является причиной 2,7 % мировых парниковых газов, что составляет до 400 млн тонн CO₂ в год. Для сравнения, авиационная отрасль, которая находится под значительным давлением по снижению выбросов, отвечает за 650 млн тонн выбросов CO₂ в год. Новое исследование показывает, что в действительности выбросы парниковых газов судоходной отраслью могут быть в три раза выше, чем считалось ранее. Если выводы ученых верны, ежегодные выбросы мировым торговым флотом уже достигли 1,12 млрд. тонн CO₂, или около 4,5 % всех мировых выбросов парниковых газов. Независимо от того, правильны ли расчеты в данном исследовании или нет, во многих отчетах подчеркивается необходимость начать сокращение вредных выбросов в судоходной отрасли во избежание опасных перемен в климате, которые сопровождаются повышением средней температуры окружающей среды. Ожидается, что на судовладельцев увеличится общественное давление по переходу на лучшие сорта топлива, а на участниках Киотского договора — учет судоходства в схеме торговли квотами на выбросы. Ранние попытки отрасли определить уровень выброса углекислого газа были основаны на количестве топлива, снабженного

на суда. Новый принятый метод берет за основу расчеты на основании данных об объемах двигателей мировых судов, ходового времени, сортов топлива, а также многие другие факторы.

Крупнейшие судостроительные державы согласны, что сочетание глобального экономического спада и высоких цен на топливо, которые влияют на мировую торговлю, требуют инновационного мышления, творческих стратегий и инвестиций в создание основы для нового поколения морской транспортной инфраструктуры, которая будет менее уязвима к колебаниям цен на топливо и более приспособленной к альтернативным видам энергии. По мнению генерального директора Департамента международного сотрудничества Ассоциации корейских судостроителей (KOSHIPA) О-Юн Квона, рыночные условия на сегодняшний день не очень хорошие, и не будет быстрого решения проблем, стоящих перед мировым судоходным сектором.

С 2013 г. в Приложение VI Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) включены новые правила управления энерго-эффективностью судна. В правилах содержатся два принципиально новых требования. На каждом судне валовой вместимостью 400 тонн и более с 1 января 2013 г. должен иметься индивидуальный План управления энерго-эффективностью судна (ПУЭС), который может быть частью судовой системы управления безопасностью. Для каждого нового судна валовой вместимостью 400 тонн и более рассчитывается достижимый конструктивный коэффициент энерго-эффективности. Его значение не должно превышать требования, которые установлены Резолюцией МЕРС. 203(62). При этом под новым понимается такое судно, контракт на постройку которого заключён 1 января 2013 г. или позже или поставка которого осуществляется 1 июля 2015 г. или после этой даты. Требования к плану сформулированы в Резолюции МЕРС. 213(63), которая была принята 2 марта 2012 г.

Резолюция МЕРС. 213(63) требует, чтобы план был индивидуальным для каждого судна. С первого раза может показаться, что требуемый план — это целая научная работа, которая под силу только специализированному институту. Но на флоте достаточно квалифицированных специалистов, которым по силам эта работа. Судоходные компании отнеслись к разработке плана с разной степенью ответственности. Ведущие судоходные компании проводили работу с лета 2012 г., и в декабре все их суда получили такие планы. Возникает вопрос: как должно контролироваться выполнение новых требований? Контроль выполнения Приложения VI МАРПОЛ осуществляется как государством флага (судна), так и государством порта.

Администрация государства флага или признанные организации должны выполнять контроль при освидетельствованиях судна. В Украине под администрацией следует понимать Укрморречинспекцию. Если судно совершает международные рейсы, ему должно выдаваться

свидетельство об энерго-эффективности. Выдача должна начаться по результатам первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования при вводе судна в эксплуатацию после 1 января 2013 года. Но Укрморречинспекция ещё не обнародовала своё видение проблемы, и признанные организации ещё не получили полномочий на выдачу такого свидетельства.

Для любого классификационного общества, по обыкновению действующего от имени государства флага, жизненно важным является глубокое знание нормативно-правовой базы, регулирующей судоходство, основанное на активном участии в процессе ее создания и совершенствования. Это достигается путем активного участия РСУ (Регистра Судоходства Украины) в работе в ИМО, в МАКО, в ИСО и пр. организациях, устанавливающих стандарты в судоходстве. Регистр стремится постоянно расширять спектр своих услуг, следуя последним изменениям в законодательстве, регулирующем судоходство.

Администрации государств порта должны выполнять контроль при заходе судов в порты. Формально они могут потребовать ПУЭС после 1 января 2013 г. Отдельные государства могут занимать непримиримую позицию к отсутствию такого плана на борту судна, так как вопросы охраны окружающей среды затрагивают интересы не только морской отрасли, но и всего человечества.

Формальность в ПУЭС, по всей вероятности, просуществует недолго. Все показатели этих планов легко прослеживаются и, когда появится опыт использования этих планов, контролирующие органы неизбежно будут снабжены инструктивными указаниями по проверке этого вопроса. Какой положительный эффект ожидается от появления на судах ПУЭС? Внедрение этих планов направлено на уменьшение загрязнения окружающей среды за счёт более рационального использования топлива на судах. Особенно это актуально, когда топливо оплачивает фрахтователь судна, и судоходная компания не имеет стимулов по его экономии.

Яростными борцами за зеленую планету и энерго-эффективность стали классификационные общества (особенно DNV) и судостроители, производители различных судовых механизмов и систем, и наконец, производители топлива.