

2. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР от 17.09.1968 г. // Свод законов СССР. – Том 8. – С. 123.
3. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь 1999 г. // Ведомости Национального схода Республики Беларусь. – 1999. – № 33. – Ст. 513.
4. Морской кодекс Грузии 1997 г. URL: faolex.fao.org/docs/texts/geo42200.doc
5. Кодекс торговельного мореплавства Союзу РСР від 14.06.1929 р. // Свод Законов СССР. – 1929. – № 41. – Ст. 366.
6. Филипов Ю.Д. Торговое мореплавание / Ю.Д. Филипов. – С.-Пб.: Гос. Тип., 1905. – 244 с.
7. Право Европейского Союза: [учебник для вузов] / Под ред. С.Ю. Кашкина. – М: Юрист, 2004. – 627 с.
8. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п>

Ключові слова: торговельне мореплавання, морське право, національне морське право, торгівля, судноплавання.

Ключевые слова: торговое мореплавание, морское право, национальное морское право, торговля, судоходство.

Key words: merchant shipping, maritime law, national maritime law, trade, shipping.

СРЕМЕНКО КРИСТИНА СЕРГІЙВНА

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

АКТУАЛЬНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ВІДНОВЛЮВАЛЬНИХ ДЖЕРЕЛ ЕНЕРГІЇ ВІДНОСНО «ПРАВИЛА СІРКИ 2020»

Морська діяльність є найефективнішою та найвигіднішою з економічної точки зору, адже 90% світових товарів проходить свій шлях до споживача за допомогою мореплавання. Враховуючи промислову цінність, вплив на навколишнє середовище є найменшим, однак з точки зору об'єму викидів, морська діяльність є однією з найшкідливіших.

У середині ХХ століття разом з підвищенням рівня благоустрою країн одночасно зростає обізнаність та, як наслідок схвилюваності населення, щодо важливості збереження навколишнього середовища. Це і стало рушійною силою на шляху до введення екологічних стандартів, та прийнятті міжнародних програм для боротьби з джерелами забруднення.

На сьогоднішній день розробка міжнародних правил та стандартів для зменшення негативного впливу внаслідок експлуатації морських судів покладена на спеціалізовану установу ООН, а саме Міжнародну морську організацію (International Maritime Organization, далі – IMO). Історично створення IMO співпало з періодом великих змін в світовому мореплаванні, а Організація з самого початку розробляла нові конвен-

ції, та слідувала за актуальністю існуючих правил, та їх відповідністю до технологічних змін [1].

Більшість конвенцій, які прийняті під егідою ІМО або за які Організація несе відповідальність, розділяються на три основні категорії. Перша група пов'язана з безпекою на морі; друга з попередженням забруднення морського середовища; третя – з відповідальністю та компенсацією (особливо у відношенні збитків, спричиненого забрудненнями) [1].

Щодо другої групи, то діяльність ІМО у сфері попередження забруднення морського середовища, розпочалася після першої великої екологічної катастрофи. А саме, коли у 1967 році нафтоналивний танкер «Торрі Каньйон», компанії «Брітш Петролеум», сів на риф. В результаті чого трапилися пробіи та в море вилилося понад 100 тис. тонн сирої нафти. Саме це спонукало міжнародне співтовариство до прийняття рішучих дій з урегулювання морських перевезень [2] та зменшення шкідливого впливу від морської діяльності в цілому. Щодо нормотворчості ІМО, на той час, Організацією було введено низку екологічних заходів, які спрямовані на запобігання аварій та мінімізацію їх наслідків.

Результатом клопіткої праці на шляху до попередження забруднення морського середовища у 1973 році, під егідою ІМО, була створена перша всеосяжна конвенція, яка має назву – Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (далі – МАРПОЛ) [3]. З самого початку положення МАРПОЛ врегульовували питання направлені на попередження та мінімізацію забруднення з судів, як від випадкових забруднень, так і звичайних операцій. На сьогодні МАРПОЛ містить шість технічних додатків, останній з яких присвячений попередженню забруднення повітря з судів, яке вступило в силу 19 травня 2005 року. Відповідним Додатком встановлюються обмеження на викиди оксидів сірки SO₂ та оксиду азоту NO₂ внаслідок діяльності судів, та забороняються умисні викиди озоноруйнівних речовин [4].

У 2011 році ІМО стала першим міжнародним регулюючим органом в транспортній сфері, який прийняв глобальні обов'язкові вимоги до енергоефективності. Сфера дії яких, охоплювала всі судна незалежно від схеми торгівлі або держави прапора і спрямована на скорочення викидів парникових газів з суден, що здійснюють міжнародні перевезення [5, с. 72].

З 1 січня 2020 року згідно з Конвенцією МАРПОЛ Додатку VI, вступили в дію, так звані «Правила сірки 2020» щодо скорочення викидів оксиду сірки в мазуті, що використовується на судах [6]. Сутність нововведень полягає в тому, що під час контролю судів, які працюють в межах визначених районів, при проведенні перевірки, вміст сірки не повинен перевищувати 0,50% (що становить 80% скорочення від попередньої межі 3,50% (з 01.01.2012р.)). В зонах Sox Emission Control Area (Далі – SECA) ця планка залишиться незмінною (на рівні 0,1%) [6].

Зменшення викидів шкідливих речовин з суден можна досягнути багатьма шляхами. Наприклад, такими як: перехід на низькосірчане суднове паливо; перехід на використання зрідженого газу (LNG); використання скрубєрів (системи очистки викидів); гідроочищення, присад-

ки до палива; використання водневої енергії ; відновлювані джерела енергії [7, с. 7].

Кожний з зазначених варіантів, має свої переваги та недоліки, однак найперспективнішим, з екологічної точки зору, є напрямок розвитку у сфері відновлювальних джерел енергії, оскільки вона не потребує використання природного виду палива, та є безпечною для навколишнього середовища.

На сучасному рівні розвитку науки і техніки до відновлювальних джерел енергії, які можуть бути використані у сфері морської діяльності, належать: сонячна енергія, енергія морських хвиль та вітрова енергія.

Найбільш далекосяжним для морської галузі є використання вітрової та сонячної енергії. Вже сьогодні велика кількість суднохідних компаній випробовує новітні системи, на основі відновлювальних джерел енергії, які показали себе більш ніж вдало. Для прикладу, компанія Maersk Tankers, вперше в світі встановила на одному зі своїх нафтоналивних суден систему роторних вітрил. Роторні вітрила Norsepower Rotor Sails є судовим двигуном, що використовує енергію вітру. Його діяльність полягає у зниженні навантаження на двигуни і тим самим дозволяє економити витрати палива близько 7-10%. Що у свою чергу зменшує рівень шкідливих викидів в атмосферу, та позитивно впливає на стан навколишнього природного середовища та здоров'я людини [8].

Однак існує проблема з приводу невеликої потужності відновлювальних енергетичних систем та відсутності місця на існуючих судах. Тому, на сьогоднішній день використання відновлювальних джерел енергії рекомендуються як додаткові, оскільки дозволяють економити до 20% природного палива.

На нашу думку застосування відновлювальних джерел енергії потребує більшої уваги з боку міжнародного співтовариства, а саме Міжнародної морської організації. Оскільки сьогодні існує нагальна потреба у використанні відновлювальних джерел енергії у морській галузі, створення загальних міжнародних правил є обов'язковим.

Вважаємо доцільним розробку положень щодо обов'язковості встановлення на нових морських судах та удосконалення існуючих, енергозберігаючими системами на основі сонячної, вітрової або іншої відновлювальної енергії, з метою зменшення використання природного палива та скорочення шкідливих викидів внаслідок діяльності судів. Для реалізації зазначеної мети необхідно створити нове Правило, що буде міститися у Додатку 6 МАРПОЛ. Основний зміст якого буде полягати у врегулюванні технічних питань щодо встановлення, врегулювання та обслуговування зазначених систем, а також містити положення щодо юридичної відповідальності у випадку недотримання даних положень.

Відновлювальні джерела енергії – не майбутнє, а реальність сьогодні. Саме тому необхідність закріплення загальнообов'язкового використання відновлювальних джерел у морській галузі потребує якнайшвидшого юридичного врегулювання.

Список використаної літератури:

1. International maritime organization. Official Site. URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>.
2. Мирошниченко П. Наймасштабніша екологічна катастрофа на воді. 2007. URL: <http://www.golos.com.ua/article/209502>.
3. Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html.
4. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol – Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II). URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).
5. Косигіна А. Є. Деякі проблеми міжнародного співробітництва у сфері охорони морського середовища. Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». 2019. С. 69-74. URL: <https://www.inter-nauka.com/uploads/public/15786386729481.pdf#page=70>.
6. IMO 2020 – cleaner shipping for cleaner air. Internet-magazine IMO (International maritime organization). URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/34-IMO-2020-sulphur-limit-.aspx>.
7. Воробйов О. Зменшення шкоди для навколишнього середовища від використовуваного палива. Збірник тез науково-практичної конференції студентів, аспірантів і викладачів (27-29 березня), м. Київ. Київ. 2019. С. 6-8. URL: <http://duit.edu.ua/wp-content/uploads/2019/05/zbirnyk-tez-2019-r..pdf>.
8. Maersk первой в мире оснастила роторными парусами супертанкер [Електронний ресурс] // ИА «Інтерфакс-Україна». 2018. URL: http://enkorrr.com.ua/a/news/Maersk_pervoy_v_mire_osnastila_rotornimi_parusami_supertanker_FOTO/233726.

Ключові слова: мореплавство, морська діяльність, відновлювальні джерела енергії, ІМО, МАРПОЛ, «Правило сірки 2020», навколишнє природне середовище.

Ключевые слова: судоходство, морская деятельность, возобновляемые источники энергии, ИМО, МАРПОЛ, «Правило серы 2020», природная окружающая среда.

Key words: navigation, renewable energy, IMO, MARPOL, “sulfur 2020” rule, natural environment.

СМІРНОВА НАТАЛІЯ РОМАНІВНА

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

ЕЛЕКТРОННИЙ УРЯД ТА ДОСТУП ДО ВІДКРИТИХ ДАНИХ: БАЗОВІ ПРАВОВІ МОДЕЛІ

Зі стрімким розвитком ІКТ та поширенням WWW (World Wide Web) навіть у країнах з низьким рівнем розвитку, уряди на національному, регіональному та місцевих рівнях не можуть ігнорувати потенційну привабливість вигідності, що можуть надати ІКТ та використання Інтернету. В умовах волатильності революційним стали швидкість та