

делки будет превалировать над содержанием. И условный правонарушитель, досконально выполнив все условия и злоупотребив доверием контрагента, сможет выиграть суд, хотя живой судья, возможно, вынес бы решение иного формата, применив принцип справедливости и сумев найти зерно истины.

Также нам непонятно, как при ИИ возможно применить оценочные факторы и критерии, систему доказывания и прочее. Иными словами, мы пытаемся приспособить существующий судебный процесс под технологии будущего и внедрить технологии в существующую структуру.

На наш взгляд, для внедрения инноваций (в том числе ИИ) в судебную систему, требуется также развивать и правовую систему в целом, менять легальные подходы и вырабатывать новые принципы с учетом реальных и прогнозируемых вызовов.

Таким образом, каждый элемент правосудия так или иначе появляется вовремя и несет положительный или отрицательный момент исходя из складывающегося контекста. Можно смело утверждать, что процесс улучшения гражданского производства – это суммарная воля всех участников суда, в том числе и гипотетических.

Рогалева С. В.

КУРС НА ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

Рогалева София Владимировна, студентка 4 курса Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, г. Санкт-Петербург, Россия, sofiarogaleva@gmail.com

Научный руководитель: доцент Бразовская Я. Е.

Индустрия морских перевозок является одним из крупнейших источников загрязнения окружающей среды и выбросов углекислого газа на планете. Рынок морского транспорта годами использовался для утилизации нефтяных продуктов: нефтяные остатки использовались именно в судоходстве. Журнал Gas&Money, работающий на базе МГУ имени Ломоносова, выяснил, что в 2018 г. ученый Джеймс Корбетт указал на причинно-следственную связь загрязнений с судна и вызываемыми ими болезнями и смертями. Согласно его исследованиям, использование топлива с низким содержанием серы может сократить число смертей, вызванных выбросами судоходной отрасли, более чем на треть.

Международная морская организация, организуя работу по принятию необходимых правил, столкнулась с необходимостью согласования их со 174 странами, в отличие от других секторов, где требования могут быть регламентированы национальным законодательством.

01.01.2020 вступили в силу так называемые Правила ИМО 2020, в которых отражены международные ограничения по содержанию серы: максимум 0,5 % в судовом топливе. Поправки к Приложению VI Международной конвенции о предотвращении загрязнения морской среды с судов (Конвенция МАРПОЛ)

имеют далеко идущие последствия как для окружающей среды, так и для мировой экономики, затрагивая потребительские товары, здоровье населения и даже политику. Во-первых, поставят более высокие тарифы на доставку и, как следствие, на конечный продукт. Более того, эти требования приведут к инфляции и увеличению банковских ставок. Во-вторых, по подсчетам логистов компании Маринэк, общая емкость мирового флота будет уменьшена примерно на 2 %. Для того чтобы соответствовать положениям, судовладельцы могут пойти несколькими путями, в том числе установить скрубберы или резервуары СПГ, но они займут дополнительное пространство на судне, что уменьшит количество места для предполагаемого товара. Однако не на все суда можно установить подобные очистительные насосы, а суда старше 20 лет будут выведены из эксплуатации или «утилизированы».

Для более императивной и подробной регламентации некоторые страны (например, Южная Корея) принимают национальные законы путем имплементации международных экологических правил, другие – издаются положения, обязывающие следовать международным конвенциям. Например, Министерство транспорта Российской Федерации издало Письмо МИНТРАНСА РФ о вступлении требований по использованию судового топлива с содержанием серы до 0,5 %. В данном письме содержались руководства для своевременного и надлежащего исполнения требований. Оно опубликовано 09.12.2019 и с этого дня судоходным компаниям предлагается составить план перехода для судна с одного топлива на другое.

Требование перехода судна к новым правилам вызывает дискуссии, поскольку из-за него нефтедобывающие компании становятся заложниками экономических проблем (например, Россия поставляет нефть Urals, являющуюся высокосернистым веществом), а на судоходные компании еще ложится громадный груз ответственности в части его реализации. Кстати, нельзя забывать, что трудности с типом нефти создают проблемы не только компаниям, но и всему государству в целом.

Тем не менее экологические последствия от соблюдения этих правил показывают, бесспорно, радужную картину: общие выбросы оксида серы могут сократиться на 85 %. Это повлияет на сокращение числа грозовых штормов вдоль торговых путей, особенно в Индийском океане и Южно-Китайском море; уменьшение кислотных дождей, вредящих сельскому хозяйству и зерновым культурам; уменьшение респираторных проблем и сердечно-сосудистых заболеваний в густо населенных портовых городах и прибрежных районах.

Таким образом, несмотря на сокращение загрязняющих выбросов и улучшение мировой экологии, рассматриваемые правила оказывают большое негативное влияние на иные сферы: в большей степени мировой экономики и политики. Кроме того, следует отметить перманентный эффект правил ИМО 2020 на многие сферы нашей жизни, а также бесспорную роль экологической политики в судоходстве, определяя стратегическое начало изменения звания самого крупного источника мирового загрязнения у данной отрасли.