

3. Казарян М. М. Кримінальна відповідальність за екоцид: національні та міжнародні аспекти. Приватне і публічне право в умовах війни : матер. круглого столу (м. Миколаїв, 20 трав. 2023 р.) #stopwarinukraine / відп. за вип. Б. В. Фасій; Нац. ун-т «Одес. юрид. академ.» Одеса : Юридична література, 2023. С. 87 – 91.
4. Стахів Є., Демиденко А. Екоцид: катастрофічні наслідки руйнування дамба Каховського водосховища. URL: <https://voxukraine.org/ekotsyd-katastrofichni-naslidky-rujnuvannya-damby-kahovskogo-vodoshovyshha..>
5. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 р. № 1618-IV (у ред. від 31.12.2023). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text> (дата звернення : 27.01.2024).

Панченко Ірина, Стовба Тетяна

ДЕРЖАВНИЙ ПОРТОВИЙ НАГЛЯД В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ

Державний портовий нагляд (далі – ДПН) представляє собою важливий елемент системи морського управління, який має на меті забезпечення безпеки, ефективності та стабільності в морських портах. Існування цього виду контролю обумовлене комплексом об’єктивних факторів, що виникли у процесі розвитку світової торгівлі та у зв’язку зі збільшенням обсягів морських перевезень.

Причини започаткування ДПН:

1. ДПН допомагає гарантувати дотримання міжнародних стандартів безпеки на морі, встановлених Міжнародною морською організацією. Інспекції охоплюють конструктивну цілісність судна, справність обладнання, навігаційні та комунікаційні системи та загальні процедури безпеки.

2. ДПН здійснює діяльність з метою запобігання та контролю забруднення морського середовища. Інспекції перевіряють дотримання міжнародних конвенцій, таких як Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973/78. Це включає перевірку заходів запобігання нафтового забруднення, систем очищення стічних вод, утилізації відходів.

3. Інспекції ДПН оцінюють умови проживання та роботи моряків на борту. Це гарантує дотримання стандартів Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 р., включаючи питання розміщення, харчування, медичного обслуговування та відпочинку для членів екіпажу.

4. ДПН слідкує за ефективністю контролю держави прапора у забезпеченні дотримання міжнародних норм. Якщо держава прапора не може або не хоче здійснювати такий контроль, портова влада може втрутитися самостійно.

5. ДПН допомагає створити рівні умови для судновласників, гарантуючи дотримання міжнародних стандартів усіма суднами незалежно від прапора. ДПН стоїть на заваді нечесній конкуренції, коли деякі судновласники можуть знижувати витрати, порушуючи стандарти безпеки та охорони навколишнього середовища.

6. ДПН може включати перевірки з питань безпеки відповідно до Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів, спрямованого на підвищення безпеки мореплавання в контексті глобальної загрози перед тероризмом.

7. ДПН сприяє ефективності глобального морського управління, дотриманню та зміцненню міжнародних стандартів, співробітництву та координації між країнами у питанні безпеки судноплавства.

Тобто, виходячи із вище вказаного, впровадження ДПН зумовлено рядом об'єктивних факторів, що відображають важливість цього заходу для гармонійного розвитку судноплавства.

Контроль у портах здійснюється відповідно до укладених Меморандумів. На сьогоднішній день існує 9 Меморандумів, які уклалися з урахуванням регіонального принципу:

- 1) Паризький Меморандум (Європа і Північна Атлантика);
- 2) Токійський Меморандум (Азія і Тихоокеанські країни);
- 3) Угода Вінья-дель-Мар (Латинська Америка);
- 4) Карибський Меморандум (країни Карибського басейну);
- 5) Меморандум Абуджа (Північна і Центральна Африка);
- 6) Чорноморський Меморандум (Україна, Болгарія, Грузія, Російська Федерація (далі – РФ), Румунія, Туреччина);
- 7) Середземноморський Меморандум (країни середземноморського басейну);
- 8) Індійський Меморандум (країни узбережжя Індійського океану);
- 9) Ер-Ріядський Меморандум (країни Перської затоки).

Найпершим з укладених Меморандумів був Паризький. Саме з цього документу розпочалась плеяда ухвалення усіх інших угод про ДПН.

Україна є стороною Чорноморського Меморандуму (офіційна назва – Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні) разом з Болгарією, Грузією, РФ, Румунією та Туреччиною. Документ було прийнято 07 квітня 2000 року та для України набув чинності 19 квітня 2002 року. Також велась робота з метою приєднання України до Паризького Меморандуму, але через повномасштабне вторгнення РФ на територію України в лютому 2022 року дане питання наразі не стоїть на порядку денному.

На сьогоднішній день РФ блокує більшість українських портів, частину незаконно контролює, тим самим грубо порушуючи норми міжнародного права. Внаслідок даних дій страждає економіка не тільки України, але й інших держав, оскільки Україна є одним зі світових лідерів у постачанні агропродукції.

Так у ході проведення останнього саміту G20 президент Європейської ради Шарль Мішель заявив, що Росія має припинити блокування українських морських портів та назвав атаки Москви на українські порти «ганебними» [1].

Через незаконні дії РФ у Чорному морі Чорноморський Меморандум не працює, як того вимагають норми документу, а українська сторона не має можливості повноцінно виконувати покладені на неї Меморандумом обов'язки.

Відповідно до положень Розділу 7 Меморандуму Комітет Чорноморського Меморандуму має скликатися принаймні один раз на рік почергово в кожній з держав-учасниць з метою вирішення нагальних питань у сфері контролю суден державою порту та забезпечення безпеки судноплавства у регіоні [2]. Події останніх двох років зобов'язують українську сторону бути ще більш наполегливими за засіданнях Комітету при відстоюванні інтересів нашої держави.

Головною метою укладення Чорноморського Меморандуму є гарантування безпеки на морі для життя людей, суден, портів та інших видів діяльності у морській галузі, проте досить важко казати про безпеку за умови, коли одна зі сторін-підписантів Меморандуму з надуманих причин систематично обстрілює міста та портову інфраструктуру мирної сусідньої держави.

З огляду на вказане, в ході 23-го засідання Комітету Чорноморського Меморандуму делегація Адміністрації судноплавства України виступила з позицією щодо розгляду питання зміни адміністратора Чорноморської інформаційної системи, ким наразі є РФ. Важливість зміни полягає у тому, що ця система надає державі-агресору доступ до інформації про судна, яку може бути використано у провокаційно-терористичних діях щодо цивільних суден [3].

Таким чином важливим етапом боротьби України з ворогом є подальше обмеження права РФ впливати на порядок денний морської світової галузі. Україна має використовувати усі доступні міжнародні платформи, щоб доносити світовій спільноті ідею неприпустимості зухвалого порушення норм міжнародного права. Відповідна реакція та реальні дії міжнародного співтовариства відіграють ключову роль у запобіганні подібним агресивним діям у майбутньому з боку інших політичних гравців. Встановлення дієвого механізму для вирішення подібних конфліктів має стати запорукою миру у глобальному масштабі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Президент Єворади: РФ «має припинити» блокування українських портів. Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-porty-blokuvannya-rosiya-mishel/32584117.html>
2. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні від 07.04.2000р. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_441/print
3. Інтерв'ю голови Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка. URL: <https://ukrport.org.ua/2023/06/12?print=print-search>

Бескоровайний Валентин

ІМПЛАНУВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ПРАВОВОЇ БАЗИ В ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ – АКТУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

У цьому виступі будуть розглянуті деякі приклади міжнародних актів, які вплинули на подальший розвиток антикорупційної політики в Україні. Так, статтею 9 Конституції України встановлено, що чинні міжнародні договори,