

открыть в морских университетах и академиях специальные военные кафедры для такого обучения.

Так же вариантом является наем специализированных работников для необходимого уровня защиты. Бывшие или действующие военные, которых можно задействовать для защиты экипажа. Выходом будут различные фирмы и компании, которые будут предоставлять специалистов для поддержания уровня безопасности на судне в районах пребывания террористических группировок. То есть, осуществлять функции военной охраны.

Итак, подводя итоги, можно с уверенностью сказать, что, учитывая статистику пиратских нападений, нынешняя защита не есть эффективной, именно поэтому следует внести определенные изменения в существующие нормативно-правовые акты или же создать отдельный законодательный акт на международном уровне, регламентирующий внутреннее вооружение экипажа судна для эффективной защиты от пиратов.

Список использованных источников

1. Пиратство – международная организованная преступность // Морские вести России. – № 1. – С. 14-20.
2. Про открытое море: Конвенция от 29.04.1958 № 995_180 // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1962.
3. По морскому праву: Конвенция от 10.12.1982 № 995_057 // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1999.
4. Операция ЕС Аталанта // Операция ЕС Аталанта. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://peacekeeping-centre.in.ua/Museum/Atlanta/Main.htm>

Ключевые слова: пиратство, военный конвой, операция Аталанта, вооружение, международная борьба.

Научный руководитель: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.

Михайлищук Олеся Сергіївна

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ ДЕРЖЕКОІНСПЕКЦІЙ З ПЕРЕВІРКИ ІЗОЛЮВАНИХ БАЛАСТНИХ ВОД

Антропогенний вплив стосується абсолютно всіх сфер існування нашої планети і тому потребує розумного правового регулювання. Варто звернути особливу увагу на регулювання охорони навколишньо-

го середовища взагалі і морського середовища, зокрема, адже море – це не лише цінний ресурс, а й справний живий організм. Ще у 1973 році була підписана Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден, яка встановила, що судно може безперешкодно скидати ізольовані баластні води. Україна приєдналася до цієї Конвенції у 1993 році. Потрібно розуміти, що ізольований баласт – це баластні води, прийняті в танк, який повністю відділено від вантажної і паливної системи і призначено лише для перевезення водного баласту та вантажів, які не є нафтою або рідкими отруйними речовинами [1].

Забортну баластну воду судно приймає на борт для контролю диференту, крену, осадки та остійності судна, тобто для повноцінного функціонування. Проте баластні води можуть бути небезпечними, якщо вони містять «шкідливі речовини». «Шкідлива речовина» означає будь-яку речовину, яка при попаданні в море здатна створити небезпеку для здоров'я людей, завдати шкоди живим ресурсам, морській флорі та фауні, погіршити умови відпочинку або перешкодити іншим видам правомірного використання моря [2]. Тому звичайно виникає необхідність контролю скидів з суден.

Ще у 1999 році Міністерством охорони навколишнього середовища було видано наказ де зазначалося що, Держекоінспекція має право вимагати від капітанів суден пред'явлення екологічної декларації, здійснювати відбір проб ізольованого баласту. У жодній країні світу не було такої вимоги, щодо проведення хімічних аналізів баластної води. Ця норма протирічить Конвенції та була засуджена як світовою громадськістю, так і вітчизняними науковцями. Здебільшого такий резонанс був викликаний діяльністю саме Держекоінспекції. Через необґрунтовані перевірки екологічних служб та сфабриковані результати цих перевірок іноземні судна намагалися оминати порти України, що, в свою чергу, завдає колосальних збитків вітчизняній економіці. Тому під тиском громадськості у березні 2015 року було видано наказ Міністерства екології та природних ресурсів України від 7 липня 2015 р. № 492 « Про внесення змін до Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення» [1], відповідно до норм якого екологам забороняється проводити відбір на аналіз ізольованих баластних вод. За ними залишили право такої перевірки лише у випадку, коли при скиданні судном баластних вод є зримі (видимі) плавучі частки забруднюючих речовин, нафти чи нафтопродуктів. Звичайно роками налагоджені корупційні схеми в перший час було важко зламати, посадові особи екологічних інспекцій намагалися продовжувати перевірки, про які неодноразово повідомляли ЗМІ. Такий інцидент у 2016 році трапився і в порту «Южний», коли Держекоінспекція Північно-Західного регіону Чорного моря повідомила капітана порту, що після скидання малайзійським судном «Tasik Melati» баластних вод були помітні плавучі частки та вимагали затримки судна після того, як капітан судна не

погодився на екологічну перевірку. Після двох днів затримки, капітан порту, не отримавши від екоінспекторів обґрунтованих доказів, дозволив вихід судна. Капітан порту діяв відповідно до діючого законодавства, адже для затримки судна, Державна екологічна інспекція повинна надати документи, необхідні для затримки судна згідно з пунктом «г» ст. 91 Кодексу торговельного мореплавства, а саме: «припис про затримку судна», оформлений відповідним чином та акт про взяття проб і розрахунок збитків по даному випадку. Цих документів передано не було, а отже капітан порту не мав права затримки судна. Держекоінспекція навіть позивалась до суду з даного приводу, проте суд прийняв рішення на користь капітана порту [3]. Тож є надія що з прийняттям цих законодавчих змін система екологічних перевірок стане більш законною та прозорою.

Список використаних джерел

1. Про внесення змін до Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення: постанова Кабінету Міністрів України від 07.07.215 № 492 // Відомості Верховної Ради України. — 2015. — № 492. — Ст. 1.
2. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 771. — Ст. 2.
3. Капітан порту «Южний» виграв судовий процес проти Держекоінспекції. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу <http://yuz-uspa.com.ua/2017/04/19/kapitan-portu-yuzhnyj-vigrav-sudovij-proces-proti-derzhekoinspekci%D1%97/>

Ключові слова: ізольовані баластні води, «шкідлива речовина», судно.

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.

Місєва Тетяна Петрівна

студентка 1-го курсу магістратури судового-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЗМІСТУ ПОНЯТТЯ «РІЧКОВИЙ ПОРТ»

У багатьох сучасних країнах світу річковий транспорт відіграє немалу роль в господарській та економічній діяльності країни. Відчутну роль відіграє у повсякденному житті громадян, а саме в потребі перевезення пасажирів та вантажів, і сам спосіб є більш економічний та не завдає такої великої шкоди навколишньому середовищу.