

рення. Тобто нова, договірна або звичаєва, норма може виникати тоді, коли вона здобуває необхідного ступеня визнання. Більше того, міжнародно-правові норми можуть створюватися в дуже короткий період часу, тобто можна говорити про «миттєві норми». І як приклад можна привести утворення Конвенції про втручання у відкритому морі у випадках аварій, що приводять до забруднення нафтою. Поштовхом для розробки Конвенції про втручання у відкритому морі у випадках аварій, що приводять до забруднення нафтою стала аварія танкера «Торі Каньйон» (Togrey Canyon) у березні 1967 р. у берегів Південної Англії. Ця аварія змусила британський уряд на надзвичайні заходи. І якщо вірити Кокіну А.С. то Англія, після тривалого вижидання, коли стала очевидна неможливість порятунку танкера, і з обліком того, що інцидент відбувся у відкритому морі, тобто за межами національної юрисдикції — судно було піддано бомбардуванню, а нафта, що залишилася на ньому, спалена. У випадку з танкером «Торі Каньйон», строго говорячи, англійський уряд діяв всупереч міжнародному праву, тому що судно перебувало під іноземним (ліберійським) прапором, а аварія відбулася у відкритому морі, а не в територіальних водах Англії. Однак зовсім очевидно, що в ситуації, яка створилася, англійські влади не могли діяти інакше, тому що зволікання з їх боку спричинило б ще більш важкі наслідки. Таким чином, практично підтвердилося, що існуюче міжнародне право, оскільки справа стосується небезпеки забруднення моря нафтою, не відповідає реальним умовам і має потребу в певному доповненні і розвитку з метою забезпечення можливості вживати відповідних заходів для захисту законних інтересів держав. З огляду на все це, при наявності лише одного прецеденту, не маючи за собою ані сталості, ані тривалості у певному періоді часу, але будучи загальновизнаним фактом була сформована міжнародна Конвенція. Але це, по більшій мірі є винятком для міжнародного нормоутворення.

Дігтяр В.Л.

Національний університет «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМА УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ ЗАПОБІГАННЯ І БОРОТЬБИ З МОРСЬКИМ ПІРАТСТВОМ

Події останніх років, пов'язані з чисельними захопленнями суден, насильницькими діями, грабежами, здійснюваними з приватних кораблів у міжнародних водах, обумовили необхідність нормативного та наукового аналізу проблеми протидії піратства.

Актуальним постає питання вивчення правових основ боротьби з піратством та розробка алгоритму дій компетентних органів держави у разі піратського захоплення у майбутньому.

Реальні можливості морських піратів як на тактичному, так і на стратегічному рівні створюють багатобічну, комплексну загрозу безпеці в міжнародному масштабі.

Морське піратство, як і міжнародний тероризм на суші й у повітрі, спрямований проти іноземних об'єктів, фізичних осіб, котрі є громадянами іноземних держав, і їх власності. Його головна небезпека полягає в тому, що воно загрожує безпеці мореплавання, нехтуючи загальноvizнаним принципом свободи морів і нерідко являє загрозу миру, будучи у зв'язку з цим тяжчим злочином міжнародного характеру.

Протягом останнього десятиліття масштаби піратських дій значно зросли. Кількість розбійних нападів на комерційні судна за цей час потроїлася. Тільки останніми роками вона зросла на 40% у порівнянні з іншими роками. Близько 2/3 усіх зареєстрованих інцидентів такого роду припадає на Азіатсько-Тихоокеанський регіон.

За даними Міжнародного морського бюро (ICC International Maritime Bureau), тільки в 2008 році було захоплено 41 судно, найбільш небезпечним є регіон поблизу берегів Східної Африки. У відкритому морі поблизу берегів Сомалі у 2008 році було вчинено 37 нападів на морські судна.

Це свідчить про певні прогалини в системі гарантування безпеки судноплавства, несистемність державного та міжнародного реагування на такі випадки.

На сьогодні основним загальним міжнародно-правовим документом, що вивчає поняття «піратство» та формулює зобов'язання держав із запобігання йому, є Конференція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року, учасниками якої є 157 держав. Це своєрідний «кодекс» міжнародних звичаєвих та договірних норм, що регулюють міждержавні відносини на морі.

Крім загальних конвенцій з морського права є низка спеціальних міжнародно-правових документів щодо безпеки судноплавства, зокрема Міжнародний кодекс з охорони суден та портових споруд (2004) Міжнародної морської організації, що є складовою Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) ; Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки морського судноплавства 1988 року та її протокол про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки стаціонарних платформ, що знаходяться на континентальному шельфі; рекомендації та керуючі принципи Міжнародної морської організації із запобігання піратству та збройним пограбуванням на морі.

Боротьба зі злочинністю на морі на носять автономного характеру, вона тісно пов'язана з процесами, які відбуваються в конкретних державах. Боротьба зі злочинністю на морі потребує комплексу заходів — соціально-економічних, політичних, організаційних та правових, які повинні здійснюватись комплексно окремими державами та всіма країнами.

Ефективність міжнародно-правових норм та норм внутрішньодержавного законодавства їх взаємозв'язок та взаємодія залежить не стільки від їх

доскональності, як від діяльності правоохоронних та судових органів держав у боротьбі із піратством, тероризмом та іншими злочинами, які посягають на безпеку морського судноплавства.

На нашу думку, практичну діяльність держав щодо припинення морського піратства не можна визнати ефективною. Держави, які ратифікували морські конвенції, погоджуються з необхідністю вирішення питань щодо припинення та розкриття злочинів, але на практиці такі заходи не вживаються. Як правило, така позиція визначає прагненням держав виходити зі своїх власних інтересів і можливостей.

Крім того, необхідно забезпечити на національному та регіональному рівнях співробітництво щодо запобігання безкарності актів піратства і збройних пограбувань морських суден; Інструкції судновласникам, судноплавним компаніям, капітанам і екіпажам суден; Директиви для Центрів координації з рятуння на морі.

Долуденко А.Ю.

Національний Університет «Одеська Юридична Академія»

ПИТАННЯ ДЕЛІМІТАЦІЇ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ НАВКОЛО О. ЗМІЙНОГО

3 лютого 2009 Міжнародний суд ООН ухвалив рішення щодо спору між Україною та Румунією відносно морської делімітації в Чорному морі (case concerning maritime delimitation in the Black Sea).

Одним з центральних і найбільш дискусійних питань, представлених на вирішення Суду, було визначення особливого статусу острова Зміїний. В аргументації кожної зі сторін йому відводилося центральне місце. Географічно острів розташований таким чином, що міг істотно вплинути на проведення лінії схід або на захід від на карті. А це впливало б на розмежування нафтових та газових родовищ навколо о.Зміїного.

Загалом вчені сходяться у своїх оцінках покладів нафти і газу в шельфі навколо острова Зміїний, як 10 млн. тонн нафти і 10 млрд. кубометрів газу. Найперспективніші поклади нафти і газу знаходяться на певному віддаленні від острова Зміїний і входять до спірних районів континентального шельфу.

З початку 90-их років 20-го століття румунські історики наполяють на тому, що острів історично належить до їхньої сторони. Але історично острів Зміїний не є інтегральною частиною якоїсь країни. Свій слід на ньому залишила грецька колонізація, давні слов'яни, Румунська держава, Османська імперія, Російська імперія, Королівство Румунія, СРСР. Легітимність належності острова до України ґрунтується на радянсько-румунських договорах стосовно коржону 1948, 1949 і 1961 років, заключному акті Хельсинської конференції, який підтвердив непорушність повоєнного устрою кордонів Європи.