

Спочатку свою позицію в суді представляла Румунія, з 8 вересня — Україна. Засідання суду тривало до 19 вересня 2008 року.

Остаточне рішення по справі суд ухвалив 3 лютого 2009 року. Згідно з ним, острів Зміїний було визнано островом з територіальним морем у 12 морських миль, але при цьому о. Зміїний не може вважатися частиною прибережної лінії України у визначенні середньої лінії при делімітації континентального шельфу та виключної економічної зони. В тому ж судовому рішенні було визначено лінію розмежування виключних економічних зон між Україною та Румунією, що стала компромісом між румунською та українською позиціями (Щекін Ю. В. Аналитическое заключение по проблеме острова Змеиный в решении Международного суда ООН по спору между Украиной и Румынией [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://vkm.com.ua>).

На перший погляд дана суперечка між обома країнами не значна, але не можна недооцінювати гостроту даного питання. Обидві країни бажали привласнити територію о. Зміїного для подальшої вигоди, тому у даному випадку говорити про те, що спір міг бути вирішений на основі домовленості між державами є не можливим.

Міжнародний суд вкотре довів важливість свого існування, якби справу не віддали до нього на розгляд, було б не можливим передбачити подальші відносини між Україною і Румунією. У будь-якому випадку, держава повинна була здійснювати політику щодо делімітації кордонів, стежити за цілісністю української території, приймати рішення на користь народу, але все ж таки, відповідно до норм міжнародного права.

*Падалка А. В.,
студентка,*

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

МОРСКОЙ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ, СВЯЗАННЫЙ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРСКОЙ СРЕДЫ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

Деградация морской среды может быть связана с целым рядом источников. В частности, причинами загрязнения морской среды являются судоходство и морская деятельность. Ежегодно при обычных морских перевозках, авариях и незаконных сброс-

сах в океаны попадает примерно 600 000 тонн нефти. Что касается деятельности по добыче самой нефти и газа в море, то в настоящее время в международном плане регулируются выбросы из работающих установок, и на рассмотрении находятся шесть региональных конвенций по контролю за выбросами с платформ. Характер и степень воздействия на окружающую среду деятельности, связанной с разведкой и добычей нефти в море, являются в целом незначительными на фоне общего загрязнения морской среды (п. 17.20 Повестки дня на XXI век, которая была принята Конференцией ООН по окружающей среде и развитию в 1992 г.).

В соответствии с положениями Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву, касающимися защиты и сохранения морской среды, государства обязуются в соответствии со своими приоритетами политики и ресурсами предотвращать и уменьшать деградацию морской среды, с тем чтобы сохранять и повышать ее потенциал поддержания жизни и продуктивные возможности. Но это далеко не единственный международно-правовой акт, который регулирует защиту и охрану морской среды.

Существует различная интерпретация относительно морского аварийного случая. Итак, под морским случаем понимается определенное происшествие (авария, инцидент), влекущее за собой имущественное или иное требование. Термины «авария» и «инцидент» рассматриваются как довольно схожие, различающиеся лишь объемом причиненного ущерба. Соответствующие понятия содержатся в Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г.; Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (измененной Протоколом 1992 г.); Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) 1973 г. (в 1978 г. был принят Протокол, дополняющий данную конвенцию); Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.; Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г.; Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. и других международных документах.

Сравнительный анализ указанных международно-правовых актов позволяет сделать предположение, что использованная в

них терминология не вполне соответствует обозначаемым соответствующими терминами явлениям. К примеру, в принятой в 1969 г. Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью под «инцидентом» понималось «любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, результатом которых является ущерб от загрязнения» (п. 8 ст. I). Понятие «инцидент» также включено в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (в 1978 был принят Протокол, дополняющий конвенцию), в которой под «инцидентом» уже понимается «событие, которое повлекло или может повлечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество» (независимо от количества вредных веществ) (п. 6 ст. 2). В приведенных определениях термин «инцидент» является неточным, поскольку под «инцидентом» понимается, как правило, относительно небольшой по своим последствиям аварийный случай, в то время как термин «авария» означает причинение весьма существенного ущерба для морской среды, что следует из классификации аварийных случаев на море, существующей в законодательстве практически всех морских стран, а также в классификации Международной морской организации.

Совершенно очевидно, что аварийное загрязнение моря нефтью, влекущее серьезные последствия для морской среды либо береговой линии или относящимся к ней интересам государств, под понятие инцидента не подпадает. Общее понятие «авария на море» дано в Международном кодексе проведения расследований аварий и инцидентов на море 1997 г. (ст. 4.1.). Согласно названному международно-правовому акту, понятие аварии подразумевает событие, являющееся результатом любого из следующих случаев: гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; повреждение судна; посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; повреждение, причиненное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь причиненный эксплуатацией судна или судов.

При этом следует отметить, что само понятие «авария на море» подразделяется в Международном кодексе проведения расследований аварий инцидентов на море 1997 г. на три вида: очень

серьезная авария (катастрофа), серьезная авария, а также инцидент на море. В ст. 4.2 Кодекса 1997 г. даются их определения, исходя из которых:

1. под «очень серьезной аварией (катастрофой)» понимается авария, повлекшая, помимо прочих катастрофических последствий, «серьезное загрязнение моря»;

2. под «серьезной аварией» – авария, которая не повлекла, помимо прочих серьезных последствий, «серьезное загрязнение моря» (независимо от количества сброса);

3. под «инцидентом на море» – случай или событие, вызванные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна, в результате которых, помимо собственно эксплуатационных повреждений, «мог быть нанесен ущерб окружающей среде».

Также важно отметить, что Кодекс 1997 г. «признает, что каждое государство флага судна несет обязанность проводить расследование любой аварии, произошедшей с его судном». Данный Кодекс также учитывает положения статьи 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в соответствии с которыми «государство флага должно возбудить квалифицированным лицом или лицами дело об определенных авариях и инцидентах, произошедших с судном в открытом море» (п.1.1). Вместе с тем Кодекс 1997 г. прямо указывает: если авария произошла в пределах территориальных вод государства, это государство по ст.2 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., вправе расследовать причину любой аварии, которая могла бы представлять риск человеческой жизни или окружающей среде, вовлекает власти поиска и спасания прибрежного государства, или иным образом затрагивает прибрежное государство (Глава 1). Такая формулировка как: «могла бы представлять риск человеческой жизни или окружающей среде» однозначно указывает на потенциальную угрозу загрязнения и является достаточно прогрессивной в контексте международно-правовой охраны окружающей (морской) среды, призванной способствовать предупреждению аварийного загрязнения морской среды.

В этой связи представляется возможным утверждать, что любой аварийный случай на море, повлекший загрязнение или потенциальную угрозу загрязнения морской среды, с международно-правовых позиций рассматривается как авария. Естественно, что использование термина «авария» подразумевает наличие каких-то убытков, включая расходы и убытки от произведенных операций в

состоянии крайней необходимости. В отдельных международно-правовых актах негативные последствия морской аварии связываются с материальным ущербом или реальной угрозой причинения такого ущерба исключительно судну или грузу (например, в Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море 1969 г. (п. 1 ст. II), в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 221) и др. Однако термин «авария» охватывает также и те случаи, когда в результате чрезвычайной ситуации мог быть нанесен ущерб морской среде, однако, благодаря своевременным, намеренным и разумным действиям экипажа морского судна или службы спасателей, его удалось значительно уменьшить или предотвратить путем применения стандартов чрезвычайных действий.

С учетом вышеизложенного материала можно сделать вывод о том, что под морским «аварийным случаем» (аварией или инцидентом) понимается любое происшествие с морским судном, при котором возникла либо может возникнуть реальная опасность для людей, судна, груза, а также для морской среды в связи с эксплуатацией судна. Непосредственно морской аварийный случай, связанный с угрозой загрязнения, предполагает наличие возникшей в процессе эксплуатации судна опасности для морской среды, избежать которой не удастся, если не будут вовремя предприняты чрезвычайные меры или другие незамедлительные действия.

*Акёнова Д. Э.,
студентка,*

*Астраханский государственный
технический университет*

ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНО- ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПОИСКА И ПОДНЯТИЯ МОРСКИХ СОКРОВИЩ

По имеющимся данным, на дне океанов находится свыше 3 миллионов затонувших и до сих пор не обнаруженных судов. Впрочем, интерес для кладоискателей представляет лишь 1 %, те 3 тыс., что перевозили драгоценности. Самым большим кладбищем затонувших кораблей считается западная часть Средиземного моря. Только в XVI-XIX веках там пошли ко дну более 800 судов.