

МЖПР на універсальному рівні сформувався в рамках Конвенції ООН з морського права 1982 року. Однак оперативної ефективності йому додали спеціальні режими регулювання вилову МЖПР, утворені в рамках відповідних регіональних риболовних організацій по моделі, закріплених Угодою про імплементацію положень Конвенції ООН 1982 року щодо збереження та управління запасів транскордонних та далеко мігруючих видів риб 1995 року. Однак навіть сьогодні не весь простір Світового океану охоплений спеціальним режимом правового регулювання, спрямованого на забезпечення запасів МЖПР.

Ці обставини вплинули на тенденції у сучасних конфліктних правовідносинах у МРП, велика доля яких пов'язана із так званою колізією *lex specialis*.

Таким чином, суперечка у МРП у загальному вигляді являє собою вид конфліктних правовідносин між суб'єктами МП, що виникають у сфері міжнародної риболовної діяльності та з приводу неузгодженості правових позицій відповідних сторін. Її правова кваліфікація включає питання чинного для окремого ПВК правового порядку регулювання МЖПР (загального і/або спеціального), конфліктуючих сторін або зацікавлених суб'єктів, їхніх претензій та правових позицій (обґрунтувань), а також, безперечно, безпосереднього об'єкту правовідносин, що виникли.

Гайворонська Ю.Р.

Донецький національний університет Економіко-правовий факультет

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ БОРОТЬБИ З ПІРАТСТВОМ

Міжнародна практика останніх десятиліть свідчить про те, що з'явилася значна кількість нових видів злочинів, що зачіпають інтереси багатьох держав у різних сферах. Однією з таких проблем є морське піратство, яке стало справжньою загрозою для міжнародного судноплавства. Найбільшого розвитку воно набуло біля узбережжя Сомалі в Індійському океані та Аденській затоці. Стрімке зростання актів піратства вказує на те, що заходи, які застосовуються у боротьбі з цими злочинами, у тому числі і у правовій сфері, є ще недостатньо ефективними. Світове співтовариство не приділяє достатньої уваги питанням боротьби з піратством на морі, особливо, якщо порівняти це з досить успішною протидією повітряному піратству. Складається враження, що всіх влаштовує ситуація, коли один з найбільш поживлених морських шляхів використовується як нажива для озброєних до зубів піратів. При цьому ці злочини щедро оплачуються мільйонами доларів. Не дивно, що апетити піратів вирости до того, що вони вже почали полювання за торговельними суднами не лише навколо Африканського рогу, але й в Індійському океані.

Піратство є одним із найдавніших видів злочинів, які вчиняються на морі. Воно посягає на принцип свободи відкритого моря, на інтереси морських держав і перш за все — на право кожної людини на життя, свободу та особисту недоторканість. Ускладнює проблему піратства недостатня ефективність заходів, у тому числі і міжнародно-правових, а в окремих випадках і безпечність судновласників, яких здебільшого цікавлять розмір прибутку, ніж безпека екіпажів своїх суден.

Слід відзначити ряд загальних чинників виникнення «сомалійського» піратства як соціального явища: політична нестабільність, відсутність урядового контролю, складна економічна, соціальна і криміногенна обстановка у Сомалі стала основним джерелом піратства в цьому регіоні. До інших чинників, які сприяють піратству, слід віднести: відсутність загальновизнаної ефективної договірно-правової бази з питань самооборони та захисту суден від озброєних нападів; низький рівень науково-технічного співробітництва держав у створенні єдиної системи протидії піратству в регіоні; відсутність єдиних підходів у здійсненні заходів боротьби з актами піратства на міжнародному та державному рівнях; недостатньо ефективна участь міжнародних організацій у підтриманні правопорядку на морі, відсутність відповідальності держави прапора судна з боку країн так званої «зручної» реєстрації, тощо.

У зв'язку із зростанням кількості нападів на морі, випадків захоплень заручників, посиленням жорстокості морських злочинців та збільшенням числа їхніх жертв, міжнародне співтовариство розпочало роботу над створенням міжнародної системи боротьби з морським тероризмом, яка передбачає: 1) створення відповідної ефективної нормативно-правової бази (режиму боротьби з тероризмом на морі); 2) функціонування системи спостереження, розвідки й оповіщення; 3) підготовку і проведення морських (різномірних, різновидових, різновідомчих) антитерористичних операцій (дій) із залученням сил спеціальних операцій.

На сьогоднішній день боротьба з піратством регулюється Женевською Конвенцією про відкрите море 1958 р. й Міжнародною морською Конвенцією ООН 1982 р.

З 7 жовтня 2002г. за ініціативою США розгорнута корабельна Цільова група TF 150. У цій групі беруть участь ВМС Франції, Іспанії, Німеччини, Великобританії і інших держав. З січня 2009г. США була додатково сформована військово-морська Цільову групу TF 151 з базуванням в Бахрейні.

Франція ще раніше почала боротьбу з піратством. З грудня 2001 р. підписуються протоколи співпраці між флотом Франції і судновласниками. Протокол передбачає конкретні заходи щодо забезпечення безпеки проходження судном небезпечної зони.

ООН, звичайно, теж не в стороні від проблем боротьби з піратством. У 2005 і в 2008 рр. прийняті рішення 1816, 1838, 1844. Це вирішення про конвоювання судів кораблями ВМС, встановлення коридору безпеки, організація патрулювання і переслідування піратів в межах територіальних

вод Сомалі. Резолюції 1851 дають можливість здійснювати наземні операції з метою знищення баз піратів. Велика роль в боротьбі з піратством міжнародної Морської організації (ІМО), як спеціалізованого органу ООН.

НАТО підтримало рішення ООН 1814, 1816 і 1838. Воно погодилося брати участь в ескорті судів і координувати свої дії з ЄС. За ініціативою ООН 14 січня 2009г. була організована зустріч Контактної групи по координації 24-х держав в боротьбі з піратством. Україна участі в цій зустрічі не приймала.

Важлива роль відводиться Аналітичному центру з проблеми піратства — Міжнародному морському бюро — спеціальному органу, який збирає інформацію про напади на кораблі. Центр дослідження піратства, володіючи такими даними здійснює своєрідний моніторинг нападів піратів, що відображається у підготовці прогнозів та складанні карт-схем найбільш вірогідних і небезпечних місць нападів піратів.

Тобто, міжнародним товариством проводяться активні дії щодо боротьби з міжнародним піратством. Але, становище міжнародного морського права все ж закликає всіх членів міжнародної співдружності спрямувати свої сили на боротьбу з таким серйозним міжнародним злочином, тому що, тільки з'єднавши всі зусилля разом, ми зможемо назавжди викоренити дану проблему.

Кирилюк О.В.

*Інститут міжнародних відносин Київського національного
університету імені Тараса Шевченка*

ЗРУЧНИЙ ПРАПОР ТА БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА

У більшості країн світу морські та річкові судна визнаються об'єктами нерухомості і підлягають обов'язковій державній реєстрації.

Реєстрація судна є головною умовою набуття національної приналежності та права плавання під державним прапором.

На морському судні встановлюється правопорядок держави прапора, який може значно відрізнятись.

На державу прапора покладається обов'язок контролю за дотриманням норм міжнародного права її суднами, де б не знаходились останні.

Держава прапора повинна гарантувати збереження безпеки на морі. Вона поширює свою юрисдикцію на всі судна, що плавають під її прапором.

Держава зручного прапора не може бути учасницею міжнародних конфліктів чи воєнних дій. З огляду на це найбільш привабливими видаються маленькі країни, які не створюють ні для кого військової загрози, а також країни, які взагалі не мають виходу до моря.

Країни зручного прапора поділяють на кілька типів:

1. Країни відкритої реєстрації