

¹⁴ Угода між Україною та Республікою Австрія про сприяння та взаємний захист інвестицій від 8 листопада 1996 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/040_721

¹⁵ Там само.

¹⁶ Конвенція про порядок вирішення інвестиційних спорів між державами та іноземними особами від 18 травня 1965 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_060

¹⁷ Там само.

¹⁸ Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16 квітня 1991 р. № 959-ХІІ : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/959-12>

Резюме

Вайцеховська О. Р. Правова природа комерційних угод між державами та іноземними приватними юридичними особами.

Стаття присвячена аналізу правової природи комерційних угод між державами та іноземними приватними юридичними особами. Особливу увагу було приділено дослідженню проблеми правового регулювання таких угод, оскільки держави є суб'єктом міжнародного права, а приватні юридичні особи – суб'єкти іноземного національного права. Було розглянуто особливості правового статусу держави в комерційних угодах міжнародного характеру.

Ключові слова: правовий статус держави, міжнародні фінансові відносини, міжнародні комерційні угоди, приватні юридичні особи.

Резюме

Вайцеховская О. Р. Правовая природа коммерческих соглашений между государствами и иностранными частными юридическими лицами.

Статья посвящена анализу правовой природы коммерческих соглашений между государствами и иностранными частными лицами. Особенное внимание было уделено исследованию проблемы правового регулирования таких соглашений, поскольку государства относятся к субъектам международного права, а частные юридические лица – к субъектам иностранного национального права. Рассмотрены особенности правового статуса государства в коммерческих соглашениях международного характера.

Ключевые слова: правовой статус государства, международные финансовые отношения, международные коммерческие соглашения, частные юридические лица.

Summary

Vaitshovska O. The Legal Nature of Commercial Agreements between States and Foreign Private Individuals.

The study analyses the legal nature of commercial agreements between states and foreign private legal entities. Special attention in the research is paid to the problem of legal regulation of such transactions since states are subjects of the international law whereas private legal entities are subjects of the foreign national law. The peculiarities of the legal status of the state in the international commercial transactions were also considered.

Key words: legal status of the state, international financial relations, international commercial transactions, private legal entities.

УДК 341.64

Г. Ф. ПІВТОРАК

*Галина Федорівна Півторак, старший викладач
Національного університету «Одеська морська
академія»*

МІЖНАРОДНИЙ ТРИБУНАЛ З МОРСЬКОГО ПРАВА ЯК МЕХАНІЗМ ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ ЩОДО ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА

Минуло майже 35 років з того часу, як у 1982 р. людство з честю розв'язало важке завдання, встановивши універсальні правові рамки діяльності в Світовому океані шляхом укладення Конвенції ООН з морського права. Її недарма називають «Конституцією океанів», тому що в ній встановлені основні положення, що регулюють буквально всі сфери морської діяльності, і в якій бере участь переважна більшість держав. Одна з багатьох суттєвих новацій, запроваджених Конвенцією, – встановлення, легалізація та нормативна процесуалізація обов'язкової процедури вирішення спорів, яка передбачає вибір кожним учасником Конвенції одного або більше судових органів, перерахованих у Конвенції, для вирішення його суперечок про тлумачення та застосування її положень.

Одним із таких органів названо Міжнародний трибунал з морського права (далі – Трибунал) – новий судовий орган, який, поряд з факультативною компетенцією, якою наділені всі міжнародні суди та арбітражі, володіє також обов'язковою компетенцією щодо деяких категорій суперечок.

Займаючись вирішенням спірних питань по суті і встановлюючи процесуальні рамки розгляду, Трибунал постійно стикається з необхідністю тлумачення багатьох статей Конвенції, іноді аж до окремих термінів. Крім того, діяльність Трибуналу має велике значення і тому, що в його веденні знаходиться оцінка правового регулювання діяльності держав з видобутку мінеральних ресурсів глибоководного району морського дна, який отримав статус «спільної спадщини людства», абсолютно нової правової концепції. Діяльність Трибуналу має також безпосереднє значення і для нашої країни, так як Трибуналом розглядаються справи, що прямо зачіпають інтереси України, свідченням чого є той факт, що вже в ряді справ, що розглядалися Судом, Україна виступала як в якості позивача, так і відповідача. Оскільки правила, за якими працюють міжнародні суди, мають багато спільного, дослідження і аналіз практики Трибуналу дасть змогу оцінити доцільність використання Україною інших судів. Для правильної оцінки як місця Трибуналу в системі мирного вирішення міжнародних суперечок, так і його ефективності в плані сприяння встановленню надійного правопорядку в Світовому океані, необхідно уважно розглянути як методи його роботи, так і ту позицію, яку він займає з конкретних питань реального зв'язку судна з державою прапора.

Міжнародні морські спори стали об'єктом дослідження таких авторів, як Р. Черчілль, А. Оуде-Ельфелінк, С. Нандан, М. В. Лодж, Ш. Розен, М. Нордквіст. Серед книг і статей про Міжнародний трибунал необхідно виділити роботи, написані такими вченими, як А.-К. Ешер, Г. Рашбрук, Дж. Шамзі. Особливо важливими з наукової точки зору є книги і статті колишніх і діючих членів Міжнародного Суду та Міжнародного трибуналу з морського права. Судді В. В. Голіцин, Г. Ейріксон, Г. Гійом, Р. І. Йеннінгс, Ш. Ода, С. М. Швельбель, Т. Тревес, Г. Тюрк опублікували роботи, що являють собою значну цінність для розуміння характеру діяльності цих судових органів. Однак слід визнати, що до цих пір поки не було систематизованого аналізу діяльності Міжнародного трибуналу з морського права.

Багато положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. носить абсолютно новий, новаторський характер. Роблячи спробу перерахувати нові найважливіші інститути міжнародного морського права, введені Конвенцією ООН з морського права, Г. М. Мелков включає до них Міжнародний трибунал з морського права¹ та ін.

Разом із тим слід констатувати, що широке розповсюдження засобів мирного врегулювання, і зокрема міжнародних судів і арбітражів, носило об'єктивний характер, було природним явищем. Воно було детерміновано становленням системи світогосподарських зв'язків, потребою в ефективному управлінні міжнародними справами в умовах глобалізації економіки та перетворення нашого світу на більшу взаємопов'язану систему. Саме тому не дарма вважається, що кінець ХХ ст. – це час міжнародних організацій, і саме подібно ним та саме при них з метою затвердження такої профільної спеціалізації з'являлась та зростала кількість міжнародних судових установ, бо як міжнародні організації спеціалізувалися, зберігаючи загальні міжнародно-правові принципи своєї організації і діяльності, так і міжнародні судові органи організацій створювалися для вирішення спеціальних категорій спорів.

Крім цього слід наголосити на відповідній хаотичності цього процесу – множення числа нових міжнародних судових установ не тільки обмежувалося певними визначеними організаційними рамками, а й між ними не виникало жодних формальних зв'язків і не створювалась ніяка субординаційна чи реординаційна ієрархія. Проте в наукових колах одержав популярність вираз Я. Броунлі «співтовариство судів»². Вважаємо, що його виникнення було обумовлено перманентним процесом збільшення числа міжнародних судів, що було дуже вражаючим, бо до 1990-х рр. існувало лише шість постійних міжнародних судів.

Підтвердженням цього є доктринальна позиція Г. Г. Шинкарецької, яка зазначає, що «останні 30 років стали періодом небаченого (і досить несподіваного для всього світу) розвитку міжнародних судових установ. В даний час налічується до 50 судів і квазісудових організацій різної модифікації, і всі вони працюють дуже інтенсивно. Крім множення числа міжнародних судів все більш різноманітними стають їх форми. Відбувається регіоналізація судових установ (створені Європейський і Міжамериканський суди з прав людини), з'являються спеціалізовані суди (для вирішення спорів в області боротьби із забрудненням, суперечок в системі ГАТТ/СОТ, інвестиційних спорів). Спеціалізація дозволяє пристосувати органи вирішення спорів до конкретної соціально-політичної обстановки, уточнити їх компетенцію»³.

Інший дослідник, Дж. Мартінес, відмічає ще одну, але більш тривожну тенденцію. Він зазначає, що, коли число міжнародних судів досягло «критичної маси», вони почали активно контактувати не тільки між собою, а й з національними судами, на все більш регулярній основі⁴. Тобто, таким чином даний представник міжнародно-правової доктрини акцентує увагу на конкуруючій компетенції, що стала виникати як між міжнародними судовими установами, так і між міжнародними та національними судами. Хоча співробітництво судів у різних сферах їх діяльності, в принципі, слід підтримувати і всіляко вітати.

Разом із тим цей дослідник підтверджує наш висновок, вказуючи, що взаємопов'язаність судових установ проявляється в тому, що різні суди виявляються наділеними юрисдикцією щодо одних і тих же суперечок, тобто їх юрисдикції переплітаються і накладаються одна на одну; виносячи рішення, різні суди звертаються до рішень, ухвалених іншими судами, і виявляються перед неминучістю тлумачення рішень цих інших судів.

У практиці Міжнародного трибуналу з морського права є низка справ, що торкаються суперечок про негайне звільнення затриманих суден, одним із предметів яких була необхідність визначення наявності реального зв'язку між судном і державою.

Але слід зазначити, що наведений механізм має свою історичну ретроспективу. Так, принцип виключної юрисдикції держави прапора, що зумовлює реальний зв'язок між судном і державою, а також норми міжнародно-правових документів, що його закріплюють, своїм корінням сягають справи про судно «Лотус»⁵.

Справу про судно «Лотус» було розглянуто Постійною палатою міжнародного правосуддя в 1927 році. Палата в своєму рішенні постановила в тому числі, що суду підлягають юрисдикції тільки держави прапора. Цей постулат є класичним принципом юрисдикції держави у відкритому морі. Спир про судно «Лотус» стався між Францією і Туреччиною. Французьке судно «Лотус» («Lotus») у відкритому морі зіткнулося з турецьким судном «Бозкурт» («Bos-Kourt»). Зіткнення сталося пізно ввечері (майже опівночі) 2 серпня 1926 р. в 5-6 милях на північ від мису Ситро (м. Митилена на о-ві Лесбос, Греція). Турецьке судно розламалося навпіл і затонуло, загинуло 8 турецьких пасажирів і моряків, 10 чоловік були врятовані. Французький пошто-вий пароплав пішов у Константинополь, куди він прибув 3 серпня 1926 року. У відношенні капітана турецького судна Хассана Бея і вахтового офіцера, який перебував на борту судна для транспортування вугілля «Лотуса» під час зіткнення, лейтенанта Демонса, громадянина Франції, який після нещасного випадку був в числі тих, хто врятувався, було розпочато кримінальний процес відповідно до норм права Туреччини з обвинуваченнями в ненавмисному вбивстві. У своєму рішенні кримінальний суд Стамбула визнав і лейтенанта Демонса, і Хассана Бея винними і призначив відповідну міру покарання.

Стосовно рішення французький уряд неодноразово виражав протести в зв'язку з порушеннями Туреччиною міжнародного права, вимагаючи відпустити лейтенанта Демонса або передати справу до французького суду. Контраргументом Туреччини був той факт, що французький офіцер добровільно зійшов на територію Туреччини, в результаті чого він опинився під юрисдикцією Туреччини⁶.

У підсумку уряди Франції та Туреччини вирішили передати справу в суд до Гааги. Постійна палата міжнародного права повинна була вирішити питання, чи порушила Туреччина своїми діями принципи міжнародного права. Для лейтенанта Демонса було зроблено запит відносно грошової компенсації.

Відповідно до ст. 15 Лозаннської конвенції щодо режиму проток від 24 липня 1923 р., яка регламентувала питання про дотримання умов місця проживання, діяльності і юрисдикції, всі питання юрисдикції між Туреччиною і Францією повинні вирішуватися згідно з принципами міжнародного права.

Судом було встановлено, що зіткнення відбулося на території відкритого моря. У своєму рішенні від 7 вересня 1927 р. Постійна палата визнавала можливість здійснення кримінальної юрисдикції над іноземним судном у відкритому морі.

Суд підкреслив, що судна у відкритому морі підпадають під юрисдикції тільки держави прапора – основний аргумент Франції в даній суперечці. Цей принцип означає, що судно у відкритому морі прирівнюється до території держави прапора, де воно і здійснює свою юрисдикцію. Тобто держава не може здійснювати юрисдикцію над іноземними судами. Суд зазначив, що міжнародним правом не заборонено державі, якій завдано шкоду з боку іноземної держави, почати процедуру кримінального переслідування, за винятком випадків, коли міжнародним правом, зокрема, міжнародними договорами, передбачається юрисдикція саме держави прапора під час здійснення кримінального переслідування. Таким чином, була підтверджена особлива і домінуюча роль реального зв'язку між судном і державою.

Також зроблено висновок, що має велике методологічне та фактично прецедентне значення про те, що принцип міжнародного права у розумінні ст. 15 Лозаннської конвенції 1923 р., який би забороняв проведення кримінальної процедури, Туреччина своїми діями не порушила.

У рішенні була використана доктрина територіальності, згідно якої держава має право здійснювати юрисдикцію щодо громадян іншої держави, які перебувають за її межами, якщо наслідки вчиненого ними правопорушення позначаються (здійснюють вплив) на територію цієї першої держави. При винесенні рішення Палатою голоси суддів розділилися порівну (6 проти 6), вирішальний голос був відданий Президенту палати.

В окремій думці судді М. Мура підкреслюється, що визнаним принципом міжнародного права є абсолютна і виключна юрисдикція держави над своєю територією⁷, а принцип територіальності по відношенню до суден у відкритому морі, може тлумачитися тільки на користь судна. В окремій думці судді М. Альтаміра йдеться про те, що юрисдикцію над своїми громадянами держава здійснює самостійно. Випадки, коли державі дозволяється здійснювати юрисдикцію щодо громадян третьої держави, є винятками для блага всього людства або проти загальної небезпеки (работоргівля, піратство тощо).

Крім розглянутого аспекту справа «Лотуса» є відомим і питанням піратства, щодо міжнародно-правового поняття якого суддя М. Мур з особливою думкою в справі «Лотуса» посилається на універсальну юрисдикцію⁸. Так, М. Мур підкреслює, що піратство є злочином *sui generis*, що порушує норми права націй, в зв'язку з чим юрисдикція ґрунтується на міжнародному звичаєвому праві. Тобто йшлося про денаціоналізацію піратства: неможливість для піратів скористатися дипломатичним захистом своєї держави⁹. Це, вважаємо, є яскравим прикладом виключення національної юрисдикції з принципу реального зв'язку між судном і державою.

Разом з тим, слід відмітити, що основний висновок, зроблений в рішенні Палати у справі про судно «Лотус» щодо здійснення юрисдикції над французьким громадянином судом Туреччини, був пізніше скасований положеннями міжнародної Конвенції про уніфікацію деяких правил про кримінальну юрисдикції у справах про зіткнення судів та інших подій, пов'язаних з судноплаванням, 1952 р. (ст.ст. 1, 2) і пізніше Конвенцією 1958 р. про відкрите море (ст. 11) та Конвенцією ООН з морського права 1982 р. (ст. 97). У разі зіткнення або будь-якої іншої події в області судноплавання, яка пов'язана з морським судном і тягне за собою кримінальну та дисциплінарну відповідальність капітана чи будь-якої іншої особи, що служить на судні, кримінальне або дисциплінарне переслідування може бути порушено тільки перед судом або адміністративними властями держави, під прапором якої судно знаходилося в момент зіткнення або іншої пов'язаної із судноплаванням події. У подібній ситуації ніякий наказ про арешт або затримання судна не може бути відда-

ний, навіть для проведення розслідування, ніякою владою, ніж влада держави, під прапором якої знаходилося судно.

Таким чином, Постійна палата міжнародного правосуддя в своєму рішенні по справі про судно «Лотус» підкреслила, що за винятком окремих випадків, які встановлені міжнародним правом, судна у відкритому морі підлягають юрисдикції держави суду. Звідсіля, принцип виключної юрисдикції держави прапора судна¹⁰ означає, що у відкритому морі судно користується імунітетом від юрисдикції інших держав. Пізніше цей принцип був закріплений у Конвенції про відкрите море 1958 р. і Конвенції 1982 р.¹¹

Слід зазначити, що спори даної категорії займають важливе місце в юрисдикції Міжнародного трибуналу з морського права. Крім того, у кількісному вимірюванні що ці спори є найчисленнішими, а в якісному – в них, як правило, часто-густо зачіпаються розбіжності сторін в тлумаченні тих чи інших положень Конвенції ООН з морського права, так що Трибуналу нерідко доводиться вдаватися до їх офіційного тлумачення, і тому його судова функція є більш широкою та системною, оскільки вона не обмежується механістичною присутністю, а також роллю лише оцінювача наявних фактів.

Отже, слід погодитись з доктринальною позицією А. Л. Колодкіна і В. М. Гуцуляка про те, що негайне звільнення судна і екіпажу, встановлене ст. 292 Конвенції ООН по морському праву, є найважливішою новелою в міжнародному праві¹², тому що ні в одному міжнародному договорі, що приймалися раніше, фактично не було зобов'язання, що покладалось на державу, відпускати затримане судно після внесення застави. Той факт, що саме дане повноваження Трибуналу використовується державами найчастіше, свідчить не тільки про абсолютно правильне рішення укладачів Конвенції, про те, що цей захід дійсно сприяє безперешкодному здійсненню свободи судноплавства, а й про те, що реальний зв'язок між судном і державою прапора виступає в якості обов'язкового елементу у вирішенні суперечок такого характеру.

Розглянемо практику Трибуналу з морського права щодо досліджуваної проблематики:

а) Справа танкера «Сайга»-2¹³.

Питання про наявність «реального зв'язку» між судном і державою прапора було порушено в другій справі про танкер «Сайга», коли Трибунал виносив судження про правомірність затримання танкера. Гвінея, яка затримала судно, заявила, що судновласник не має громадянства Республіки Сент-Вінсент і Гренадіни, отже, між судном і цією державою немає «реального зв'язку», тому вона не має юрисдикції над судном.

На підтвердження своєї позиції Гвінея наводила ст. 91 Конвенції ООН з морського права, згідно з якою «Кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території і права плавати під її прапором. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Між державою і судном повинен існувати реальний зв'язок». У розвиток ст. 91 до Конвенції включена ст. 94, в якій викладено зобов'язання держави реєстрації судна (держави прапора) щодо забезпечення, з одного боку, безпеки самого судна в морі, а, з іншого, – для усунення потенційної шкоди, яка може виходити від судна для інших суден і для морського середовища.

Проблеми «реального зв'язку» настільки важливі для забезпечення нормального судноплавства, що прийнято цілий ряд міжнародних документів – зокрема, Конвенція ООН про умови реєстрації морських суден¹⁴. Трибунал зробив системне тлумачення статей Конвенції в поєднанні з зазначеними вище міжнародними документами і на підставі цього тлумачення зробив висновок про те, що вони спрямовані на підвищення ефективності виконання своїх обов'язків державами прапора, а не на встановлення критеріїв, що дозволяють іншим державам оскаржувати дійсність реєстрації суден. Трибунал зробив висновок, що наявність справжньої зв'язку не є умовою визнання або дійсності національності судна для інших держав, а являє собою засіб забезпечення більш ефективного виконання своїх обов'язків державами прапора. Трибунал відмовився визнати, що відсутність реального зв'язку між державою прапора і судном дає іншій державі підстави для відмови у визнанні національності судна. Таким чином, на думку Трибуналу, для звернення до нього щодо звільнення судна реальний зв'язок між судном і державою прапора не потрібен.

У зв'язку з питанням про національність судна Трибунал висловився також щодо суб'єкта захисту екіпажу. У міжнародному праві є загально визнаним, що держава виступає на захист свого громадянина. Відповідно до цієї концепції в розглянутій нами справі Гвінея стверджувала, що на захист членів екіпажу повинні виступати їх держави. На відміну від цього, Трибунал постановив, що держава-заявник, в даному випадку Сент-Вінсент і Гренадіни, має право захищати не тільки судно, що ходить під її прапором, а і його команду незалежно від громадянства кожного члена команди. Трибунал роз'яснив, що в сучасному судноплаванні команди часто мають багатонаціональний склад, і, якщо кожен потерпілий буде звертатися за захистом до власної держави, «це викличе надмірні труднощі».

Слід зазначити, що така аргументація має не стільки юридичну, скільки явну прагматичну, праксеологічну підставу. Тому, на нашу думку, є абсолютно справедливим обережне зауваження Х. Дипла про те, що такий акцент Трибуналу на увазі, що повинна приділятися командам заарештованих суден і їх захисту в рамках морського права, є вкрай незвичайним¹⁵. Дійсно, з точки зору формальних канонів дипломатичного захисту така позиція Трибуналу їм не відповідає та є незвичайною, проте деяке онтологічне обґрунтування цього дає сама ст. 292, в якій прямо закріплено, що держава прапора має право клопотати про звільнення всього екіпажу, а не тільки окремих своїх громадян.

У цьому рішенні Суд зробив також ряд інших важливих висновків, хоча і не зупинився на них докладніше. Це свобода навігації, забезпечення виконання митного законодавства, національність позовів, відшкодування шкоди та ін., що за великим рахунком потребують як свого наступного доктринального обґрунту-

вання, так і наступного міжнародного нормопроекування. На думку судді Трибуналу Х. Терка, це є важливим внеском Трибуналу в розвиток міжнародного права.

б) Справа «Джуно Трейдер»¹⁶.

Справу «Джуно Трейдер» було порушено від імені держави прапора судна (Сент-Вінцент і Гренадіни) проти Гвінеї-Бісау. Спир виник у зв'язку із затриманням судна і його екіпажу за звинуваченням в порушенні національного рибальського законодавства у виключній економічній зоні Гвінеї-Бісау.

Гвінея-Бісау заперечила проти юрисдикції Трибуналу на тій підставі, що, згідно з її національним законодавством, право володіння судном «Джуно Трейдер» перейшло Гвінеї-Бісау, а, отже, Сент-Вінцент і Гренадіни не можуть вважатися державою прапора судна.

Трибунал, однак, вважав, що, якими б не були наслідки остаточної зміни національності власника судна, конкретні обставини справи, що розглядається, не дають підстав вважати, що зміна власника вже завершена. У своєму рішенні від 18 грудня 2004 р. Трибунал розпорядився негайно звільнити судно «Джуно Трейдер» під заставу в 300 000 євро. Він також заявив, що всім членам команди повинна бути надана можливість вільно покинути Гвінею-Бісау без будь-яких умов.

з) Справа «Гранд Принц».

Рибальський траулер «Гранд Принц», що ходив в той час під прапором Белізу, був заарештований владою Франції у виключній економічній зоні островів Кергелен за звинуваченням у незаконній ловлі риби.

Компетентний французький суд підтримав затримання судна і встановив заставу за його звільнення в розмірі 11 млн фр. франків, після чого був виданий наказ про конфіскацію судна. 20 квітня 2001 р. Трибунал виніс рішення у справі, в якому зазначив, що, згідно зі ст. 292 Конвенції, не має юрисдикції для розгляду клопотання, оскільки документальні докази, надані позивачем, не підтверджують того, що на момент подачі клопотання державою прапора судна був Беліз. Дане рішення підкреслює значимість, яку Трибунал надає питанню ресстрації суден. Спори, в яких Міжнародний трибунал з морського права встановлює реальний зв'язок судна і держави прапора, є обов'язковою частиною справ про негайне звільнення судна та екіпажу, що займають важливе місце в його юрисдикції. Крім того, що у кількісному вимірюванні ці спори є найчисленнішими, а в якісному – в них, як правило, часто-густо зачіпаються розбіжності сторін в тлумаченні тих чи інших положень Конвенції ООН з морського права, Трибуналу нерідко доводиться вдаватися до їх офіційного тлумачення, і тому його судова функція є більш широкою та системною, бо вона не обмежується механістичною присутністю, а також роллю лише оцінювача наявних фактів.

¹ Мелков Г. М. Военное мореплавание и безопасность России в XXI веке (международно-правовые и национальные проблемы) / Г. М. Мелков. – М.: Изд-во Рос. гос. торгово-экон. университета, 2010. – Ч. 2. – С. 7.

² Brownlie Ian. Principles of Public International Law / Ian Brownlie. (6th ed, 2003). – P. 672.

³ Шинкареўская Г. Г. Судебные средства разрешения международных споров (тенденции развития) : автореф. дисс. ... д-ра юрид. наук / Г. Г. Шинкареўская. – М., 2010. – С. 5.

⁴ Martinez Jenny S. Towards an International Judicial System / Jenny S. Martinez // Stanford Law Review. V. 6. 2003. 440 p. – P. 233.

⁵ The «Lotus» Case (Mr. Moore, dissenting), 7 September 1927. PCIJ A., No. 10. 1927.

⁶ Kish J. The law of international spaces. Leiden: Sijthoff, 1973. XI. – P. 98.

⁷ The «Lotus» Case (Mr. Moore, dissenting), 7 September 1927. PCIJ A., No. 10. 1927.

⁸ Reuland R. C. F. Interference with Non-National Ships on the High Seas Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction // Vanderbilt journal of transnational law. 1989. № 22. p. 1178.

⁹ Münchau M. Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht. – Frankfurt am Main: Lang, 1994. – 251 s. – S. 166–167.

¹⁰ Международное морское право: учеб. пособ. / А. Н. Вылегжанин, С. А. Гуреев, Г. Г. Иванов ; под ред. Гуреева С. А. – М. : Юрид. лит., 2003. – С. 24.

¹¹ Reuland R. C. F. Interference with Non-National Ships on the High Seas Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction // Vanderbilt journal of transnational law. – 1989. – № 22. – P. 1166.

¹² Колодкин А. Л. Незамедлительное освобождение судов и экипажей в практике Международного трибунала по морскому праву / А. Л. Колодкин, В. Н. Гуцуляк // Международное право и национальные интересы Российской Федерации. – М., 2008. – С. 37.

¹³ The m/v «Saiga» (no. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf

¹⁴ Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов 1986 года : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_074 (дата звернення: 17.01.2017).

¹⁵ Haritini Dipla. The role of the International Court of Justice and the International Tribunal on the Law of the Sea in the progressive development of the law of the sea//UNRESOLVED ISSUES AND NEW CHALLENGES TO THE LAW OF THE SEA. Vaughan Lowe General Editor, 2006. – P. 163.

¹⁶ The «Juno Trader» Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea-Bissau) (Prompt Release), Judgment of December 18, 2004, 8 Int'l Trib. L. of the Sea Rep. Of Judgments Advisory Opinions and Orders 17-92 (2004) Kyiv : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.itlos.org/start2_-en.html

Резюме

Півторак Г. Ф. Міжнародний трибунал з морського права як механізм врегулювання спорів щодо юрисдикції держави прапора.

Стаття присвячена дослідженню практики міжнародного трибуналу з морського права щодо вирішення морських суперечок в контексті встановлення «реального» зв'язку судна з державою прапора. Трибунал – новий судовий орган, який, поряд

з факультативною компетенцією, якою наділені всі міжнародні суди та арбітражі, володіє також спеціальними повноваженнями щодо деяких категорій суперечок.

Ключові слова: реальний зв'язок, прапор, міжнародне право, судно, Міжнародний трибунал з морського права.

Резюме

Пивторак Г. Ф. Международный трибунал по морскому праву как механизм разрешения споров относительно юрисдикции государства флага.

Статья посвящена исследованию практики Международного трибунала по морскому праву по решению морских споров в контексте установления «реальной» связи суда с государством флага. Трибунал – новый судебный орган, который, наряду с факультативной компетенцией, которой наделены все международные суды и арбитражи, обладает также специальными полномочиями в отношении некоторых категорий споров.

Ключевые слова: реальная связь, флаг, международное право, судно, Международный трибунал по морскому праву

Summary

Pivtorak G. International Tribunal for the Law of the Sea as the mechanism of dispute response to the jurisdiction of the state of the stamp.

The article investigates the practice of international arbitration in the settlement of maritime disputes in the context of establishing a genuine link between the ship and the flag state. In the process of centuries-old use by the states of the maritime space, it has become necessary to develop a qualitative dispute settlement system at the international level. Therefore, research of arbitration practice in international maritime law is relevant and necessary.

Key words: genuine link, flag, international law, ship, International tribunal for the Law of the Sea.

УДК 341.24(100)

О. О. ХАРЧУК

Олександр Олександрович Харчук, кандидат юридичних наук, доцент Київського університету права НАН України

СТАЛИЙ РОЗВИТОК НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Проблема розвитку посідає окреме місце у міжнародному економічному праві. Виникнення у другій половині ХХ ст. цього питання було зумовлене відповідним станом міждержавних економічних відносин. Спільні дії як розвинених держав, так і тих, що розвиваються, в ООН, СОТ, ЮНКТАД і ЮНІДО та інших міжнародних організаціях дали змогу прийняти такі важливі документи, як Принципи міжнародних торговельних відносин і торговельної політики, що сприяють розвитку, Декларація і Програма дій зі встановлення нового міжнародного економічного порядку, Хартія економічних прав і обов'язків держав, Лімська декларація і Програма дій з промислового розвитку і співробітництва. Важливо, що згадані міжнародні акти закріпили систему універсальних імперативних норм, яка комплексно регулює значну частину міждержавних відносин – міжнародні економічні відносини. Саме закріплені в них принципи формують основу розвитку нової галузі міжнародного права – міжнародного економічного права. Дотримання цих універсальних імперативів має на меті перебудову сучасних міжнародних економічних відносин і закріплення інтересів усіх держав незалежно від рівня розвитку, соціальної системи, політичної значущості чи географічної величини.

Питання розвитку становить значний науковий інтерес. Дослідженню тих чи інших аспектів цього явища присвячено праці таких українських учених, як Б. В. Бабіна, В. А. Василенка, І. І. Лукашука, Н. Д. Янчук та ін.

Зарубіжними вченими також чимало уваги було приділено праву на розвиток. Так, це питання досліджувалося М. Беджауї, К. Васакою, Л. М. Ентінім, С. В. Масловою, Ю. М. Колосовим, О. Ріверою, Г. І. Тункіним та ін.

Право на розвиток тісно і нерозривно пов'язане із реалізацією державами різних принципів міжнародного економічного права. На прикладі принципу розвитку справедливої економічної співпраці можна насамперед простежити, що будь-яке втілення цього принципу в міжнародних економічних відносинах безпосередньо пов'язане з такими загально визнаними принципами міжнародного економічного права, як принцип співпраці держав та їх суверенної рівності, а також спеціальним принципом – неприпустимості економічної дискримінації. Аналіз чинних міжнародно-правових актів дає змогу зазначити, що основні елементи змісту принципу було закріплено в Декларації 1970 р., загальних принципах ЮНКТАД 1 (п. п. 6, 7, 9, 10), Декларації про встановлення Нового міжнародного економічного порядку (п. 4 «b»), Хартії економічних прав і обов'язків держав (ст. ст. 3, 4, 6, 8, 9–14, 17, 21, 23, 24, 26, 28, 31). «Новий міжнародний економічний порядок повинен бути заснований на повній повазі таких принципів: ... б) найширша співпраця всіх держав-членів