

Список використаних джерел

1. *Білоруський журнал міжнародного права та міжнародних відносин*. 1998. Вип. 4. 4 с.
2. Дмитрієв А. І. Мирні засоби розв'язання міжнародних спорів в історії міжнародного права. *Підприємництво, госп-во і право*. 2000. 29 с.
3. *Міжнародне право* : навч. посібник / за ред. М. В. Буроменського. К. : Юрінком Інтер. Харків 2014. 127 с.
4. Прусенко Г. Проблеми та перспективи забезпечення позову в міжнародному комерційному арбітражі за законодавством України : Київ, 2016. 48 с.
5. Міжнародного комерційного арбітражного суду при Торгово-промисловій палаті України від 25.08.1994. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0001571-94#Text> (дата звернення: 07.11.2021 р.).

Науковий керівник: асистент кафедри Владишевська В. В.

РЕШИНСЬКА КАТЕРИНА МИКОЛАЇВНА, САЇД КАРІМ БАСЕМОВИЧ

Національний університет «Одеська юридична академія»

ВИРІШЕННЯ МІЖНАРОДНИХ СПОРІВ ЩОДО ЗАТОНУЛОГО МАЙНА

Вирішуючи спірні питання по суті та створюючи процедурні рамки для розгляду, Трибунал постійно стикається з необхідністю тлумачення багатьох статей Конвенції, іноді аж до окремих термінів. Крім того, діяльність Трибуналу має велике значення ще й тому, що до його компетенції належить оцінка правового регулювання діяльності держав у видобутку корисних копалин глибоководного морського дна, що отримало статус «загальної спадщини» людства», абсолютно нова правова концепція. Діяльність Трибуналу також має безпосереднє значення для нашої країни, оскільки трибунал розглядає справи, які безпосередньо зачіпають інтереси України, про що свідчить той факт, що вже в низці справ, які розглядалися судом, Україна вживала і як позивач, і як відповідач. Оскільки правила, за якими діють міжнародні суди, мають багато спільного, дослідження та аналіз практики Трибуналу дадуть змогу оцінити доцільність використання Україною інших судів.

Слід зазначити, що широке поширення засобів мирного врегулювання, зокрема міжнародних судів та арбітражу, було об'єктивним і було закономірним явищем. Воно визначалося формуванням системи світогосподарських зв'язків, необхідністю

ефективного управління міжнародними справами в умовах економічної глобалізації та перетворення нашого світу у велику взаємопов'язану систему.

Крім того, слід зазначити відповідну хаотичність цього процесу – збільшення кількості нових міжнародних судових інституцій не лише обмежувалося певними організаційними рамками, але між ними не виникало формальних зв'язків, не створювалась ієрархія підпорядкування чи реорганізації.

У практиці Міжнародного трибуналу з морського права існує ряд справ щодо спорів про негайне звільнення затриманих суден, одним із предметів яких була необхідність визначення наявності реального зв'язку між судном і державою.

Наведена вище процедура має свою історичну ретроспективу. Отже, принцип виключної юрисдикції держави прапора, що веде до реального зв'язку між судном і державою, а також норми міжнародно-правових документів, він закріплюється, його коріння сягають справи судна «Лотос» [1].

Справа щодо корабля «Лотос» була розглянута Постійним судом міжнародного правосуддя у 1927 році. У своєму рішенні палата постановила, серед іншого, що суди підпорядковуються юрисдикції лише держави прапора. Цей постулат є класичним принципом юрисдикції держави у відкритому морі. Суперечка про корабель «Лотос» відбулася між Францією та Туреччиною. Французький корабель «Лотос» у відкритому морі зіткнувся з турецьким кораблем «Боз-Курт». Зіткнення сталося пізно ввечері (близько опівночі) 2 серпня 1926 року в 5–6 милях на північ від мису Сітро (Мітіліна, Лесбос, Греція). Турецький корабель розірвався навпіл і затонув, 8 турецьких пасажирів і моряків загинули, 10 людей врятовано. Французький поштовий пароплав відплив до Константинополя, куди він прибув 3 серпня 1926 року. Щодо капітана турецького корабля Хасан Бей і відповідального офіцера, який перебував на борту вугільного корабля «Лотос» під час зіткнення, демон-лейтенант, франц. громадянина, який після ДТП був серед тих, хто втік, за турецьким законодавством розпочато кримінальне провадження за звинуваченням у ненавмисному вбивстві. У своєму рішенні Кримінальний суд Стамбула визнав винними і лейтенанта Демона, і Хасана Бей, і відповідно виніс вирок.

Згідно з цим рішенням, уряд Франції неодноразово протестував проти порушення Туреччиною міжнародного права, вимагаючи звільнення лейтенанта демонів або передачі справи до французького суду. Контраргументом Туреччини було те, що французький офіцер добровільно виїхав на територію Туреччини, внаслідок чого опинився під юрисдикцією Туреччини [2, с. 98].

У результаті уряди Франції та Туреччини вирішили передати справу до суду в Гаазі. Постійна палата міжнародного права

повинна була вирішити питання, якщо Туреччина своїми діями порушила принципи міжнародного права. Для лейтенанта демона було подано запит про грошову компенсацію.

Відповідно до ст. 15 Лозаннської конвенції про режим проток від 24 липня 1923 р., яка регулювала питання дотримання умов проживання, діяльності та юрисдикції, усі питання юрисдикції між Туреччиною та Францією мають вирішуватися відповідно до принципів міжнародне право.

Суд встановив, що зіткнення сталося у відкритому морі. У своєму рішенні від 7 вересня 1927 р. Постійна палата визнала можливість здійснення кримінальної юрисдикції над іноземним судном у відкритому морі.

Суд підкреслив, що судна у відкритому морі підпадають під юрисдикцію лише держави прапора – головний аргумент Франції в цій суперечці. Цей принцип означає, що судно у відкритому морі дорівнює території держави прапора, де воно здійснює свою юрисдикцію. Тобто держава не може здійснювати юрисдикцію щодо іноземних судів. Суд зазначив, що міжнародне право не забороняє державі, якій було завдано шкоди іноземною державою, ініціювати кримінальне переслідування, за винятком випадків, коли міжнародне право, зокрема міжнародні договори, передбачає юрисдикцію держави прапора у здійсненні кримінального переслідування. кримінальне переслідування. Таким чином була підтверджена особлива і домінуюча роль реального зв'язку корабля з державою.

Також було зроблено висновок, що велике методологічне і, по суті, прецедентне значення має те, що принцип міжнародного права в розумінні ст. 15 Лозаннської конвенції 1923 р., яка забороняла б ведення кримінального процесу, Туреччина не порушила своїх дій.

У рішенні використано доктрину територіальності, згідно з якою держава має право здійснювати юрисдикцію над громадянами іншої держави, які перебувають за її межами, якщо наслідки їх правопорушення зачіпають (впливають) на територію цієї першої держави. При прийнятті рішення палатою голоси суддів розподілялися порівну (6 на 6), вирішальний голос надавався голові палати.

В окремій думці судді М. Мура наголошується, що визнаним принципом міжнародного права є абсолютна та виключна юрисдикція держави над її територією [3], а принцип територіальності щодо кораблів у відкритому морі можна тлумачити лише у користь корабля. Окрема думка судді М. Альтаміра говорить про те, що держава здійснює власну юрисдикцію щодо своїх громадян. Випадки, коли державі дозволяється здійснювати юрисдикцію щодо громадян третьої держави,

є винятками для блага всього людства або проти загальної небезпеки (работоргівля, піратство тощо).

Водночас слід зазначити, що основний висновок, зроблений у рішенні Палати у справі судна «Лотос» про здійснення турецьким судом юрисдикції щодо громадянина Франції, пізніше був скасований положеннями ст. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо кримінальної юрисдикції у випадках зіткнення суден та інших подій, пов'язаних із судноплаством, 1952 р. (статті 1, 2), а пізніше Конвенція про відкрите море 1958 р. (стаття 11) та Конвенція ООН 1982 р. морське право (стаття 97). У разі зіткнення або будь-якої іншої події у сфері суднопластва, яка пов'язана з морським судном та тягне за собою кримінальну та дисциплінарну відповідальність капітана чи будь-якої іншої особи, яка обслуговує судно, кримінальне чи дисциплінарне провадження може бути порушено лише до судові або адміністративні органи держави, під прапором якої перебувало судно на момент зіткнення або іншої події, пов'язаної з судноплаством. У такій ситуації жоден наказ про арешт або затримання судна не може бути успішним, навіть для розслідування, з боку жодного органу, крім влади держави, під прапором якої це судно перебувало.

Так, Постійний суд міжнародного правосуддя у своєму рішенні у справі *Lotus* наголосив, що, за винятком деяких випадків, встановлених міжнародним правом, судна у відкритому морі підпадають під юрисдикцію держави суду. Звідси випливає принцип виключної юрисдикції держави прапора судна [4, с. 24] означає, що у відкритому морі судно користується імунітетом від юрисдикції інших держав. Пізніше цей принцип був закріплений у Конвенції про відкрите море 1958 року та Конвенції 1982 року.

Слід зазначити, що спори цієї категорії займають важливе місце в юрисдикції Міжнародного трибуналу з морського права. Крім того, в кількісному відношенні ці спори є найчисельнішими, а в якісному, як правило, часто виникають розбіжності між сторонами у тлумаченні окремих положень Конвенції ООН з морського права, так що Трибуналу часто доводиться вдаватися до їх офіційного тлумачення, а отже, його судова функція є ширшою та системнішою, оскільки не обмежується механістичною присутністю, а й роллю лише оцінювача наявних фактів.

Отже, слід погодитися, що негайне звільнення судна та екіпажу встановлено ст. 292 Конвенції ООН з морського права, є найважливішою новелою в міжнародному праві [5, с. 37], оскільки в жодному з прийнятих раніше міжнародних договорів фактично не було покладеного на державу зобов'язання звільнити затримане судно після внесення застави. Той факт, що саме цим повноваженням Трибуналу користуються держави найчастіше, свідчить не тільки про абсолютно правильне

рішення розробників Конвенції, що ця подія дійсно сприяє безперешкодному здійсненню свободи судноплавства, але й про реальний зв'язок між корабель і держава прапора є незамінним елементом у вирішенні спорів такого характеру.

Список використаних джерел

1. The «Lotus» Case (Mr. Moore, dissenting), 7 September 1927. PCIJ A., No. 10. 1927.
2. Kish J. The law of international spaces. Leiden: Sijthoff, 1973. XI.
3. The «Lotus» Case (Mr. Moore, dissenting), 7 September 1927. PCIJ A., No. 10. 1927.
4. Вылегжанин А. Н., Гуреев С. А., Иванов Г. Г. Международное морское право : учебное пособие. Москва : Юрид. лит., 2003. 448 с.
5. Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н. Незамедлительное освобождение судов и экипажей в практике Международного трибунала по морскому праву. Международное право и национальные интересы Российской Федерации. Москва, 2008.

Науковий керівник: к.ю.н., доцент кафедри Каненберг-Сандул О. К.

ЧИРКА ТЕТЯНА ВІТАЛІЙВНА

Національний університет «Одеська юридична академія»

ШЛЯХИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ КОНФЛІКТІВ ТА РОЛЬ СТРАТЕГІЧНИХ КОМУНІКАЦІЙ У ЇХ ВРЕГУЛЮВАННІ

На сучасному етапі розвитку світу, економіки, політики та міжнародних відносин питання врегулювання міжнародних конфліктів є актуальним для правової науки і потребує досконалого дослідження. Конфлікти різних видів пронизують не лише історію людства, а також історію окремих народів через життя та побут людей. Більше того, сучасні міжнародні конфлікти значно трансформувалися на різних рівнях міжнародної системи, проявилися у нових сферах міжнародної кооперації та поширилися на недержавних суб'єктів міжнародних відносин.

Важливим аспектом тут є той факт, що такі конфлікти часто відбуваються з залученням гравців з інших держав, таким чином перетворюючись з внутрішньодержавних на міжнародні гібридизовані [1]. Прикладами країн з такими конфліктами є: Росія (Чечня), Грузія (Абхазія, Південна Осетія), Молдова (Придністров'я), Велика Британія (Північна Ірландія), колишній Югославія (Боснія і Герцеговіна, Косово) та ін. [2].