

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ім. В.М. Корецького**

ПІВТОРАК ГАЛИНА ФЕДОРІВНА

УДК 341.221.2

**ГЕНЕЗА ІНСТИТУТУ РЕАЛЬНОГО ЗВ'ЯЗКУ СУДНА
З ДЕРЖАВОЮ ПРАПОРА В МІЖНАРОДНОМУ
МОРСЬКОМУ ПРАВІ**

12.00.11 – міжнародне право

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Київ – 2018

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі морського права Національного університету «Одеська морська академія».

Науковий керівник кандидат юридичних наук
ПЕРЕВЕРЗЄВА Ольга Сергіївна,
Інститут держави і права ім. В.М. Корецького
НАН України, старший науковий співробітник
відділу міжнародного права
та порівняльного правознавства.

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор
БУТКЕВИЧ Ольга Володимирівна,
Київський національний університет
ім. Тараса Шевченка, Інститут міжнародних
відносин, професор кафедри міжнародного
права;

кандидат юридичних наук, доцент
ПАНФІЛОВА Юлія Михайлівна,
Київський міжнародний університет,
Навчально-науковий юридичний інститут,
директор, доцент кафедри міжнародного права
та порівняльного правознавства.

Захист відбудеться 21 грудня о 12 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д. 26.236.03. по захисту дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук в Інституті держави і права ім. В.М. Корецького НАН України за адресою: 01101 м. Київ, вул. Трьохсвятительська, 4.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України за адресою: 01101 м. Київ, вул. Трьохсвятительська, 4.

Автореферат розісланий 19 листопада 2018 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат юридичних наук

Т.І. Тараконич

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Найбільш поширеним видом діяльності держав у Світовому океані залишається судноплавство, яке здійснюється суднами, що можуть плавати у відкритому морі. В цілому під морським судном розуміють, незалежно від їх назв і розмірів, всі судна, що мають відповідну оснастку та екіпаж, які виконують спеціальну роботу і достатні для окремого виду діяльності, пересуваючись в морському просторі.

В міжнародному морському праві законність такого плавання визначається правовим статусом судна, що характеризується встановленням його належності до певної держави, під прапором якої воно плаває (національність судна), та визначенням загальних і спеціальних умов експлуатації, пов'язаних з безпекою мореплавства (ідентичність судна). В Конвенції ООН з морського права 1982 р. зазначені правовідносини базуються на принципі, згідно з яким: «...між державою і судном має існувати реальний зв'язок» (п. 1 ст. 91), забезпечуючи тим самим ідентифікацію його національності та експлуатаційних умов плавання у відкритому морі.

На підставі цього зв'язку держава прапора судна здійснює над ним свою юрисдикцію, пов'язану з виконанням норм і правил не лише її внутрішніх законів, але й також міжнародного права. Судно без прапора позбавляється багатьох привілеїв і прав, які надаються йому згідно з правовим режимом відкритого моря. А злочинна діяльність осіб з використанням судна, зокрема піратство та работоргівля, становлять кримінальний злочин. Отже, даний принцип міжнародного морського права, встановлюючи юрисдикцію держави прапора судна над ним, є важливою складовою правового порядку у відкритому морі. Від його виконання багато в чому залежить підтримання на належному рівні судноплавства у світі як основи морської діяльності держав.

Міжнародна морська організація (ІМО), що є спеціалізованою установою ООН, сприяє впровадженню «реального зв'язку» держави з судном свого прапора в міжнародно-правову практику. Так, Асамблея ІМО, що є вищим органом цієї Організації, прийняла ряд актів, спрямованих на імплементацію державами своїх конвенційних зобов'язань у цій сфері. Це такі акти, як Керівництво з надання допомоги державам прапора з виконання актів ІМО (резолуція А.А. 847 (20) від 27.11.1997 р.) та контроль держави прапора над власником судна (резолуція А.441 (18) від 04.11.1993 р.). Крім названих конвенцій, це стосується відповідних положень Женевської конвенції про територіальне море і прилеглу зону 1958 р., Женевської конвенції про континентальний шельф 1958 р., Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 р. та ін.

Однак, до цих пір, держави не можуть виробити достатні критерії, які дозволяють чітко визначити «реальний зв'язок» судна з державою прапора, зумовлюючи, тим самим широкий простір для зловживань

недобросовісних судновласників. Наприклад, такі морські держави, як Ліберія і Панама, часто перешкоджають перевіркам належного використання судновласниками «реального зв'язку» судна з державою прапора. Ці держави навмисно встановлюють найбільш низькі у світі стандарти для суден своєї національності, зацікавлюючи судновласників з усього світу реєструвати свої судна в цих країнах за низькими стандартами. Широке поширення також має практика, коли держава прапора судна ухиляється від контролю за дотриманням судновласниками своїх обов'язків щодо підтримання на належному рівні експлуатаційних якостей суден та забезпечення соціальних прав моряків, що нерідко робить їх працю вкрай тяжкою та небезпечною для життя.

Держави нерідко зловживають положеннями ст.5 Женевської конвенції про відкрите море 1958 р., яка зобов'язує кожен державу розробити технічні, адміністративні та соціальні умови надання суднам свого національного статусу. Належне виконання цих умов означає встановлення реального зв'язку судна з державою прапора, під яким воно плаває, тобто її юрисдикцію над ним. Ця вимога підтверджується й в ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Деякі країни, зокрема США, висловлюють позицію, що вимога дотримання «реального зв'язку» в дійсності лише дорівнює обов'язку здійснювати юрисдикцію над судом ефективними засобами, а не є попередньою умовою для надання йому національності або визнання цього іншими державами.

Все це свідчить про актуальність тематики дисертаційного дослідження, присвяченого становленню та розвитку інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора. Виявлення і подолання протиріч у цьому інституті є загальним завданням науки міжнародного морського права, в тому числі вітчизняної, яка представляє Україну як морську державу.

Загальний зміст принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора досліджували такі представники вітчизняної науки міжнародного морського права, як Г.О. Анцелевич, О.В. Буткевич, О.Ф. Висоцький, В.В. Деміденко, Л.Н. Давиденко, А.К. Жудро, І.М. Забара, А.В. Іванова, Ю.М. Памфілова, О.М. Шемякін. В зарубіжній науці цією тематикою займалися Д.К. Бекашев, К.А. Бекашева, С.А. Гурєєв, Г.Г. Іванова, А.Л. Колодкін, А.П. Мовчан, С.В. Молодцов, М.Р. Хубеєва та ін. В західній доктрині цю проблему досліджували Я. Броунлі, А. Баганан, В. Барган, Дж. – Агрєнд Віт, Ф. Джессеп, В. Еммер, К. Ельмір, Д. Коломбос, А. Кейлін, Н. Меєрс, Л. Опенгейм, П. Поттер, О. Родєрт, Р. Черчїлл, Г. Янг та ін.

Базову основу дисертаційного дослідження складають норми загального міжнародного права, норми міжнародного морського права, резолюції ІМО, законодавство України та інших держав, що стосується регулювання їх морської діяльності. Широко використовувалися рішення Міжнародного Суду ООН та органів міжнародного арбітражу, в яких

принцип «реального зв'язку» судна з державою прапора був наповнений елементами нового змісту, характеризуючи цей принцип з мінливих позицій міжнародно-правової практики держав.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано в рамках науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська морська академія» за напрямом «Міжнародне морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку» (номер державної реєстрації 0102U002187).

Мета і задачі дослідження. *Метою* дисертаційного дослідження є комплексний аналіз міжнародно-правових відносин, що характеризують «реальний зв'язок» судна з державою прапора, враховуючи новітню практику здійснення цього принципу, що належить до найважливіших регуляторів міжнародного морського права.

Відповідно до мети дослідження в дисертації зосереджена увага на вирішенні таких *завдань*:

- визначити специфіку принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора, виходячи з еволюційного розвитку в міжнародному морському праві поняття судна як міжнародного засобу;
- показати умови присвоєння судну національну належність держави прапора;
- проаналізувати міжнародно-правову практику дійсного здійснення державою прапора «реального зв'язку» з судном своєї національності;
- узагальнити міжнародну судову та арбітражну практику, що стосується реалізації прав держав, визначивши умови здійснення «реального зв'язку» судна з державою прапора;
- висвітлити практику боротьби міжнародного співтовариства із «зручними прапорами» як зловживання рядом держав прапором принципом «реального зв'язку»;
- сформулювати концепцію уніфікації єдиних правил надання державою прапора судна своєї національності;
- розробити пропозиції, спрямовані на подальше удосконалення законодавства України, що стосується «реального зв'язку» судна з державою прапора з врахуванням міжнародно-правової практики у цій сфері.

Об'єктом дисертаційного дослідження є міжнародно-правові відносини, що виникають в результаті здійснення «реального зв'язку» судна з державою прапора.

Предметом дослідження є норми міжнародного морського права, що визначають «реальний зв'язок» судна з державою прапора.

Методи дослідження. В дисертації використовувалися філософсько-світоглядні, загальнонаукові та спеціальні методи, які дозволили охарактеризувати специфіку та складові інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора як одного з основоположних принципів міжнародного морського права, що визначають свободу діяльності держав

у Світовому океані. Такий підхід пов'язаний з неупередженістю та об'єктивністю аналізу широкого кола питань, що стосуються діяльності держав в морському середовищі, яка, з точки зору міжнародного права, перебуває у вільному та природному сполученні на всій земній кулі. Діалектичний метод використовувався для визначення закономірностей розвитку складових інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора, пов'язаного з науково-технічним прогресом (підрозділ 1.2). Історичний метод сприяв з'ясуванню процесу становлення та розвитку цього інституту як комплексного за своєю природою (підрозділ 2.1). За допомогою спеціально-юридичного методу проаналізовано конвенційні норми, що визначають характер та специфіку даного інституту, а також впровадження цих норм в практику держав, в тому числі завдяки сприянню реалізації відповідних рішень ІМО (підрозділ 1.3). Порівняльний метод надав змогу дослідити різноманітну практику держав в процесі надання суднам їх національності, показавши необхідність уніфікації її в міжнародному праві (підрозділ 2.5).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дана дисертація є першим у вітчизняній науці міжнародного морського права комплексним дослідженням інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора, в якому висвітлюються новітні тенденції його розвитку. Отримано результати, що мають наукову новизну, а саме:

вперше:

- показано системний характер комплексності «реального зв'язку» судна з державою прапора, заснованому на внутрішньому праві кожної держави, яка визначає умови надання своїй національності такому судну, так і на конвенційних нормах, що вимагають від держави прапора встановлення цього зв'язку в дійсному вираженні, покладаючи тим самим на неї всю відповідальність за плавання її судна у відкритому морі;

- дана характеристика, з врахуванням новітньої міжнародно-правової практики, компетенції держав стосовно прапора суден, що визначається як виключна компетенція цих держав, які мають забезпечити належне дотримання норм внутрішнього та міжнародного права у цій сфері;

- узагальнена правотворча діяльність ІМО, що стосується розробки новітніх міжнародних стандартів, які сприяють впровадженню в міжнародно-правову практику держав принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора;

- дана оцінка концептуальним підходам держав застосування на практиці «реального зв'язку» судна з державою прапора і зроблено висновок про необхідність прийняття міжнародно-правового акту з уніфікації стандартів у цій сфері;

- обґрунтована необхідність ратифікації Україною Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р., що має сприяти належному виконанню принципу «реального зв'язку» суден, що плавають під українським прапором, але й уніфікації практики держав в цій сфері міжнародних правовідносин;

удосконалено положення щодо:

- рішення Міжнародного Суду ООН, зокрема по справі *Nottebohm*, яке необхідно тлумачити таким чином, що «реальний зв'язок» громадянина з своєю державою, який є принципом міжнародного права, поширюється й на такий засіб морської діяльності держави, як судно, зумовлюючи її обов'язок дипломатичного захисту і в цьому випадку;

- необхідності комплексного застосування державою прапора судна внутрішніх та міжнародних правил реєстрації як умови безпеки плавання. *набули подальшого розвитку:*

- аргументація на користь встановлення ефективного контролю держав за недопущення практики «зручних прапорів» (відкритих реєстрів), що робить «реальний зв'язок» судна з державою прапора суто формальним, позбавляючи членів його екіпажу захисту законних прав, в тому числі на дипломатичному рівні;

- конкретизація змісту технічних, адміністративних та соціальних заходів, що мають вживати держави, надаючи суднам свою національність, згідно з ст. 5 Женевської конвенції про відкрите море 1958 р. та ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р.;

- поняття судна як засобу здійснення державами морської діяльності, що відрізняє його від численних штучних засобів та установок, вироблених на основі сучасної технології, які не можуть дорівнюватися до суден в силу відсутності їх мобільності, зумовлюючи регулювання діяльності останніх переважно приватним правом;

- тлумачення «реального зв'язку» судна з державою прапора, виходячи з положень Віденської Конвенції про право міжнародних договорів 1969 р., а саме положень статей 26, 31 та 32, які визначаються державами нормами звичаєвого міжнародного права;

- доктринальні аргументи на користь договірної концепції юрисдикції судна держави прапора порівняно з територіальною, персональною та визнання концепціями, що має сприяти дотриманню державами «реального зв'язку» з судном її національності.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що результати даного дослідження та сформульовані в дисертації висновки можуть бути використані у:

- науково-дослідній сфері – для подальшого дослідження інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора в міжнародному морському праві, вирішення морських спорів щодо юрисдикції держави прапора;

- правовиховній діяльності – з метою отримання спеціальних знань працівниками, що здійснюють та забезпечують діяльність держав у Світовому океані;

- навчальному процесі – при підготовці відповідних розділів підручників та навчальних посібників та викладанні курсів з таких дисциплін, як: «Міжнародне право», «Міжнародне морське право», «Міжнародний морський трибунал».

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження для правотворчої та правозастосовної діяльності підтверджується актом впровадження Асоціації морського права України (Довідка про впровадження результатів дисертаційної роботи від 20.09.2018 №14/10).

Особистий внесок здобувача. Результати дисертаційної роботи, сформульовані висновки, положення та рекомендації обґрунтовані на основі особистих досліджень автора.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертації були представлені на засіданні кафедри морського права Національного університету «Одеська морська академія» та апробовані у виступах і публікаціях на: Науково-практичній конференції «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку» (м. Одеса, 5-6 грудня 2013 р.; II Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства» (м. Київ, 12 грудня 2013 р.; X Науково-практичній конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 14-15 квітня 2016 р.); International scientific conference «Innovative research of legal regulashion of public administration» (Lublin, Republic of Poland 16-17 june 2017).

Публікації. Основні наукові положення та практичні висновки дисертаційного дослідження викладені у 13 індивідуальних публікаціях автора, зокрема: 7 статей – в наукових фахових виданнях України з юридичних наук, 2 статті – в іноземних періодичних юридичних виданнях і 4 опублікованих тез виступів на науково-практичних конференціях.

Структура дисертаційного дослідження обумовлена метою і завданнями дослідження і складається зі вступу, трьох розділів, одинадцяти підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 211 сторінок, з них основний текст – 186 сторінок, список використаних джерел складає 22 сторінки (220 найменувань), додатки на 3 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У Вступі обґрунтовується актуальність теми дисертації, зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначаються мета і завдання, об'єкт і предмет дослідження, викладається методологічна і теоретична основа роботи, показується наукова новизна, визначається практичне значення отриманих результатів, вказуються відомості про апробацію її положень, публікації, структуру та обсяг.

У Розділі 1 «Загальна характеристика принципу «реального зв'язку « судна з державою прапора», який складається з трьох підрозділів, присвячених висвітленню становлення та розвитку принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора.

У підрозділі 1.1 «Історичні аспекти виникнення в міжнародному морському праві зв'язку судна з державою прапора» досліджується

історичний процес виникнення правового зв'язку судна з державою прапора, який в сучасному міжнародному праві набув значення принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора. Історичні коріння цього принципу сягають в стародавні часи, виражаючи торгові інтереси купців, які поступово набули значення державних інтересів, а прапор судна став правовою ознакою відповідальності держав за плавання їх суден у Світовому океані.

У підрозділі 1.2 «Сучасні критерії визначення принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора» дана загальна характеристика цього принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора та критеріїв, на яких він функціонує в міжнародному праві.

Поняття «реальний зв'язок» означає, що держава, яка надає судну право плавати під своїм прапором, бере на себе зобов'язання дотримуватися всіх правил свого внутрішнього права та міжнародного права, що регулюють режим плавання у Світовому океані (правовий режим судна). Це відбувається шляхом реєстрації судна державою, що є свідченням її юрисдикції та контролю за виконання правил такого плавання.

У підрозділі 1.3 «Діяльність Міжнародної морської організації (ІМО) у сфері формування принципу реального зв'язку судна з державою прапора» висвітлюється велика роль цієї Організації в розробці правил, що сприяють більш точному визначенню «реального зв'язку» судна з державою прапора та імплементації конвенційних норм у цій сфері в практику держав.

У Розділі 2 «Гене́за інституту реального зв'язку судна з державою прапора у міжнародному морському праві», який складається з п'яти підрозділів, показується регламентація правового зв'язку судна з державою прапора.

У підрозділі 2.1 «Феномен судна в сучасному морському праві» досліджуються поняття та ознаки судна в міжнародному морському праві. Зроблено висновок, що це поняття, має найважливіше значення для діяльності держав у Світовому океані, відсутнє в універсальному значенні внаслідок великої, різноманітності категорій суден з різними ознаками та призначенням, а саме, виходячи з рішень внутрішніх судів держав (наприклад рішення Касаційного суду Франції від 20.02.1944 р.), міжнародних конвенцій (наприклад Лондонська конвенція про запобігання нападів на судна в морі 1972 р.) та ін. джерел. Відрізняють судна приватні та державні, комерційні та некомерційні, воєнні та торгові, судна ООН, спеціалізованих установ та Міжнародного агентства з атомної енергії тощо. В Кодексі торговельного мореплавства України поняття «судно» відрізняється від поняття його, що містяться в законодавстві інших держав. Належність судна до певної категорії визначає специфіку «реального зв'язку» його з державою, під прапором якої воно плаває, встановлюючи для нього відповідний правовий режим.

У підрозділі 2.2 «Тлумачення терміну «реальний зв'язок» згідно з Віденською конвенцією про право міжнародних договорів 1969 р.»

досліджується місце і роль принципу *pacta sunt servanda* в контексті ст. 26 цієї Конвенції стосовно обов'язку держави прапора судна забезпечити з останнім «реальний зв'язок», що має базуватися не лише на виконанні певних норм внутрішнього та міжнародного права, але й добросовісності (*bona fide*) як загального принципу, тобто сумлінності їх виконання таким чином, щоб не порушувати прав інших.

Для характеристики загальних правил тлумачення принципу «реального зв'язку» важливе значення має також ст. 31 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 р. Відповідно цей зв'язок, будучи правовим за своїм значенням, має тлумачитися добросовісно, виходячи із звичайного його значення, об'єкта та цілей на основі внутрішнього права держави прапора судна та її міжнародно-правових зобов'язань з врахуванням міжнародно-правової практики, включаючи судову та арбітражну практику.

У підрозділі 2.3 «*Реальний зв'язок судна з державою прапора в Женевських конвенціях з морського права 1958 р.*» аналізуються положення Конвенції про відкрите море 1958 р. та зроблено висновок, що її положення визначають правові підстави здійснення державою прапора своєї юрисдикції. Ряд положень відтворюють норми, що виникли в попередні часи, ставши нормами міжнародного звичаєвого права, інші ж віддзеркалюють прогресивний їх розвиток, пов'язаний з бурхливим освоєнням держави Світового океану. Положення цієї Конвенції містять підстави для визнання договірної концепції здійснення державою прапора юрисдикції стосовно судна своєї національності, що сприяло б удосконаленню територіальної концепції, згідно з якою юрисдикція держави прапора судна обмежується особами та майном власних громадян.

У підрозділі 2.4 «*Подальший розвиток інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора в Конвенції ООН з морського права 1982 р.*» зроблено висновок, що новації, які характеризують «реальний зв'язок» судна з державою прапора, встановленні в цій Конвенції, пов'язуються з такими чинниками. Перший чинник виражає необхідність уніфікації правового регулювання діяльності держав у Світовому океані, виходячи з принципів загального міжнародного права. Ці принципи, стосуються зокрема, відповідальності держави прапора за збитки, заподіяні військовим кораблем або іншим державним судном, що експлуатується в некомерційних цілях, під час їх проходження через територіальне море прибережної держави (ст. 31); чи стосовно відповідальності держави прапора за збитки, заподіяні судном чи літальним апаратом, що володіють суверенним імунітетом, державі, що межує з протокою (п. 5 ст. 42). Другий чинник стосується, наприклад, таких нових правових режимів, як виключна економічна зона та Район, що вимагає врахування їх функціонування в процесі здійснення своєї юрисдикції державою прапора судна. Згідно з припису п. 4 ст. 73 цієї Конвенції, у разі арешту або затримання іноземного судна у виключній економічній зоні «прибережна держава негайно

повідомляє державу прапора через відповідні канали про прийняті заходи і про будь-яке покарання, що застосовано». На держави також покладається обов'язок «приймати закони і правила для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища, зумовленого діяльністю в Районі, що здійснюється суднами, установками, спорудами та іншими пристроями, які несуть їх прапор або зареєстрованими у них, або експлуатованими під їх владою в залежності від обставин» (п. 2 ст. 209). Третій чинник, пов'язаний з проблемами боротьби з незаконною торгівлею наркотиками або психотропними речовинами у відкритому морі. Відповідно будь-яка держава, яка має належні підстави вважати, що судно, яке плаває під її прапором, займається цією незаконною діяльністю, «може звернутися до інших держав з проханням про співпрацю у припиненні такої незаконної торгівлі» (п. 2 ст. 108). Це стосується також боротьби із забрудненням з суден та забрудненням атмосфери або через неї морського середовища (Розділ 5 Конвенції ООН 1922 р.) ефективність міжнародного співробітництва держав в цій та інших сферах їх спільного інтересу безпосередньо залежить від належного дотримання державами своїх зобов'язань в забезпеченні «реального зв'язку» судна з державою прапора. Все це є ще одним свідченням комплексного характеру даного інституту міжнародного морського права, який в умовах наукового технічного прогресу уперше на конвенційному рівні утверджується в Женевських конвенціях з морського права 1958 р., отримуючи подальший розвиток в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Він відзначається власною системою підходів та норм, охоплюючи всю діяльність держав у Світовому океані.

У підрозділі 2.5 *«Конвенція ООН про умови реєстрації суден 1986 р. та «реальний зв'язок» судна з державою прапора»* дається характеристика цієї Конвенції, в якій міститься комплекс правил, що стосуються захисту соціальних та інших правил моряків, які працюють на суднах із «зручним прапором» і права яких ігноруються судовласниками внаслідок бездіяльності держав прапора таких суден. Однак, ця Конвенція не набула чинності до цих пір. Вступ її в дію, в тому числі ратифікація Україною, сприятиме розв'язанню проблеми «зручного прапора» та зміцненню «реального зв'язку» судна з державою прапора. Для України це вкрай важливо, оскільки, за різними даними, вона посідає 3-5 місце у світі за командним складом, що плаває на суднах, та 1-2 місце – за *top officers* (капітан, старший помічник капітана, старший механік).

У Розділі 3 *«Сучасний стан проблеми «реального зв'язку» судна з державою прапора у діяльності міжнародних інституцій»* складається з трьох підрозділів в яких узагальнюється практика судових та арбітражних органів.

У підрозділі 3.1 *«Діяльність Міжнародного Суду ООН в контексті юрисдикційних прив'язок»* характеризує практику цієї міжнародної судової установи щодо спорів, які стосуються питань, які прямо або

посередньо стосуються «реального зв'язку» судна з державою прапора. Перш за все, це справа *Nottebohm*, в рішенні якої встановлено, що існування фактичного, «реального зв'язку» між громадянином та своєю державою є першочерговою умовою для отримання дипломатичного захисту від власної держави. З цього слідує висновок, що умова наявності такого зв'язку є аналогічною зв'язку між судном та державою прапора. Згідно з рішенням Суду по справі *Barcelona Traction* було визнано, що після реєстрації національність судна визначається її прапором, під яким воно плаватиме, і треті сторони мають визнати цей факт, незалежно, від того, чи існує «реальний зв'язок» між судном та державою прапора. Ще раніше, Постійна палата міжнародного правосуддя в своєму рішенні по справі *Lotos* (1927 р.) підтвердила територіальну концепцію держави прапора судна.

У підрозділі 3.2 *«Реальний зв'язок судна з державою прапора і практика Міжнародного трибуналу з морського права»* показано важливе значення Трибуналу в розв'язанні спорів, пов'язаних із визначенням та застосуванням державами «реального зв'язку» судна з державою прапора. Цей Трибунал є порівняно новим органом міжнародного правосуддя, який, поряд з факультативною компетенцією, володіє обов'язковою компетенцією щодо розгляду ряду категорій спорів, в тому числі із здійснення державами «реального зв'язку» суднами своєї національності. Відповідно в дисертації проаналізовано практика Трибуналу, що стосується «реального зв'язку» судна з державою прапора, а саме справи *Saiga*, *Juno Trader* та *Grand Prince*. Їх рішення узагальнили новітню практику держав в процесі реалізації ними принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора з таких питань, як правомірність захоплення судна, громадянство судновласника, національність судна, що зачіпають сфери навігації у відкритому морі, забезпечення митного законодавства держав, національність позовів, відшкодування шкоди та ін.

У підрозділі 3.3 *«Арбітражні установи»* зроблено висновок про те, що загальний арбітраж застосовується для вирішення спорів, які стосуються тлумачення або застосування Конвенції ООН з морського права 1982 р. як «обов'язкової процедури». Вимога «реального зв'язку» застосовувалася у справах про дипломатичний захист, розглядаючись у світлі пріоритетності вимоги щодо здійснення найбільш ефективного зв'язку судна з державою прапора.

Обґрунтовується положення про те, що спеціальний арбітраж володіє більш широкою компетенцією, що виходить за рамки традиційних арбітражних функцій. За зверненням сторін спору він має право здійснювати розслідування, встановлювати факти стосовно спірних питань, тлумачення або застосування положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. В Україні також існує спеціалізована, постійно діюча арбітражна установа – Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України. Отже, в даний час функціонує досить розгалужена система міжнародних

та арбітражних органів, яка має необхідний правовий інструментарій для розгляду спорів між державами з питань міжнародного морського права, включаючи таку спеціальну сферу міжнародних правовідносин, як «реальний зв'язок» з державою прапора.

У висновках сформульовані найбільш значимі результати і положення, дисертаційного дослідження, наведено теоретичні узагальнення та нове вирішення наукового завдання щодо генези інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора. Відповідно до завдань дослідження, сформульовано низку важливих висновків, зокрема:

1. Звернення до історії міжнародного морського права призводить до висновку, що держави на протязі багатьох століть розглядали свій зв'язок з судном як принцип звичасвого міжнародного права. Цей принцип часто вільно тлумачився державами, послабляючи його дію в практиці мореплавства, але починаючи з Середньовіччя, були спроби надати конкретність та визначеність цьому принципу, а саме в Тордесільяському договорі (Кастилія) 1494 р., в процесі видачі державами патентів на право плавання під військовим прапором своєї держави, що було на практиці каперством, створення у 14 столітті Ганзейського союзу та з наданням суднам, які плавали під його прапором, особливого статусу. Згодом, в міжнародному праві було встановлено також соціальні права членів екіпажу суден. Важливе значення, безумовно, мало й виникнення перших міжнародних інституцій, діяльність яких була спрямована на розвиток правил торговельного мореплавства.

2. Виявлено сучасні критерії здійснення принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора, виходячи з визначення моменту, саме з якого настає зв'язок судна з державою прапора та за яким можна визначити, чи є такий зв'язок «реальним». Морські прапори стали відмітними знаками військових кораблів і торговельних суден з давніх часів. На певних етапах розвитку мореплавства одні з них вказували на приналежність судна тому чи іншому монарху, другі сповіщали до якого порту приписано судно, треті служили знаками торговельної компанії, четверті визначали місце перебування командуючих ескадрами чи флагманів тощо. В ті часи прапору судна вже належала значна роль, покладаючи на нього відповідні функції. Договір не передбачав штрафних санкцій з боку його сторони, право якої було порушено, а встановлював обов'язок передачі порушника державі приналежності судна. Цей принцип є наочним прикладом одного з елементів зв'язку судна з державою, який в конвенціях з міжнародного морського права здобув свій подальший розвиток.

3. Відбулися зміни в структурі та організації ІМО як спеціалізованої установи ООН, яка в міжнародному співтоваристві відповідає за діяльність держав у Світовому океані. В діяльності ІМО простежуються прагнення переглянути і привести у відповідність до загальних принципів міжнародного права та Конвенції ООН з морського права 1982 р. всі міжнародні нормативні акти, прийняті в рамках цієї Організації, та

заповнити прогалини, які ще існують в міжнародному морському праві, включаючи сферу правовідносин стосовно «реального зв'язку» судна з державою прапора.

4. Проаналізовано ряд концепцій, в яких виражається юрисдикційна практика держави прапора, яка певним чином суперечать одна одній. Доводиться, що колізія юрисдикцій держав відносно судна у міжнародному морському праві не має універсального вирішення, підлягаючи розв'язанню в кожному конкретному випадку, що має свою специфіку. Існуюча в міжнародному морському праві ієрархічна пріоритетність застосування юрисдикції у випадку колізії, все ще характеризується абстрактністю, зумовленою відсутністю в ньому достатніх спеціальних норм.

5. Конвенція ООН з морського права 1982 р. більш детально визначила обов'язки держави прапора судна, виходячи з деталізації нею внутрішньооправових заходів технічного, адміністративного та соціального характеру, що стала важливою новацією в розвитку принципу «реального зв'язку».

6. Визначення та розвиток в міжнародному морському праві «реального зв'язку» судна з державою прапора пов'язано з економічним чинником. В силу цього розв'язання проблеми зручного прапора (відкритого реєстру) безпосередньо залежить від ефективності виконання всіх умов, що стосуються забезпечення на практиці цього зв'язку.

7. У результаті інтенсивності судноплавства постала необхідність ефективного здійснення державою прапора юрисдикції і контролю над своїми суднами щодо ідентифікації та підвітності власників і операторів суден, а також для вирішення адміністративних, технічних, економічних і соціальних питань щодо цих суден, контролю над своїми суднами і формування в міжнародних актах механізму його здійснення.

8. Аналіз нормативних положень, що визначають правовий статус міжнародних судових установ, призводить до висновку, що в даний час можна констатувати створення обов'язкових засобів розв'язання спорів, які стосуються тлумачення та застосування принципів та норм Конвенції ООН з морського права 1982 р., перш за все, до них відносяться Міжнародний Суд ООН, Міжнародний трибунал з морського права, міжнародний арбітраж. Практика цих міжнародних судів та арбітражних органів вносить важливий елемент в стабільність міжнародних морських правовідносин та сприяє розвитку міжнародного морського права.

9. Для України є надзвичайно важливим питання ратифікації Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р. (чинності ще не набула). Вона спрямована на уніфікацію умов реєстрації судна і закріплення мінімальних умов реєстрації; забезпечення і зміцнення «реального зв'язку» судна з державою прапора. В ній міститься також вимога про утворення в державі прапора компетентної національної морської адміністрації, що, безумовне, сприятиме реалізації на практиці зазначеного зв'язку.

10. Доведено необхідність прийняття міжнародно-правового акту з єдиними стандартами, що стосуються надання державою права плавання під її прапором.

11. Спори у сфері здійснення «реального зв'язку» судна з державою прапора в міжнародному морському праві носять переважно публічно-правовий характер, а саме, звернення в першу чергу до Міжнародного Суду ООН, Міжнародного трибуналу з морського права та арбітражних установ.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Пивторак Г.Ф. Категория «Морское судно» в международно-правовых актах и законодательстве стран СНГ. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*: зб. наук. праць ОНМА. Одеса: Видав Інформ ОНМА, 2007. Вип. 3. С. 60–64.

2. Пивторак Г.Ф. Международная конференция об удалении обломков 2007 – еще раз к вопросу о регистрации судов. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*: зб. наук. праць ОНМА. Одеса: Видав Інформ ОНМА, 2010. Вип. 10. С. 46–48.

3. Пивторак Г.Ф. Забезпечення реального зв'язку між судном та державою його прапору у конвенції ООН з морського права 1982 р. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: «Право»*. Ужгород: Ужгородський нац. ун-т, 2013. Вип. 23. Ч. I, т. 3. С. 207–210.

4. Пивторак Г.Ф. Проблема забезпечення реального зв'язку між судном та державою прапору у діяльності міжнародної морської організації (ІМО). *Митна справа*: наук.-аналітичний журнал. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юридична академія», 2013. Вип. № 6 (90). С. 158–164.

5. Пивторак Г.Ф. Актуальні питання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. *LEX PORTUS*: юрид. наук. журнал. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юридична академія». 2017. № 4 (6). С. 133–141.

6. Пивторак Г.Ф. Судно як знаряддя політики держави у боротьбі за правопорядок у Світовому океані: історико-правовий аспект. *LEX PORTUS*: юрид. наук. журнал. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юридична академія». 2017. № 2 (4). С. 172–182.

7. Пивторак Г.Ф. Арбитражные учреждения как механизм разрешения споров по установлению реальной связи судна с государством флага. *Право и закон: междунар. науч. -практ. журнал*. Кыргызстан, 2017. № 4. С. 73–78.

8. Пивторак Г.Ф. Міжнародний трибунал з морського права як механізм врегулювання спорів щодо юрисдикції держави прапора. *Часопис Київського університету права*. 2017. № 4. С. 267–272.

9. Pivtorak G.F. Modern realities of the institute of sea arbitration as a mechanism of the ensuring resolution of the disputes on the establishment of genuine link between the ship and the flag state. *EVROPSKÝ POLITICKÝ A PRÁVNÍ DISKURZ*. Praha, Vydání 2018. Svazek 52. P. 62–68.

Опубліковані праці апробаційного характеру:

10. Півторак Г.Ф. Сучасне правове визначення судна. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку*: матеріали наук. -практ. конф. (м. Одеса, 5–6 груд. 2013 р.). Одеса. 2013. С. 60–63.

11. Півторак Г.Ф. Феномен реєстрації морського судна як проблема регулювання міжнародних відносин у сфері експлуатації морських просторів. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*: матеріали II Міжнар. наук. -практ. конф. (м. Київ, 12 груд. 2013 р.). Київ. 2013. С. 93–97.

12. Півторак Г.Ф. Х Діяльність ІМО у сфері забезпечення реального зв'язку судна з державою прапора. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали наук. -практ. конф. (м. Одеса, 14-15 квіт. 2016 р.). Одеса. 2016. С. 52–55.

13. Півторак Г.Ф. Передумови формування інституту національності судна. *Innovative research of legal regulashion of public administration*: materials of International scientific conference. (Lublin, 16-17 june 2017). Lublin. Republic of Poland. 2017. С. 66–68.

АНОТАЦІЯ

Півторак Г.Ф. Генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.11 – міжнародне право. – Інститут держави і права ім. В.М. Корецького Національної академії наук України, Київ, 2018.

Дисертація присвячена комплексному теоретико-правовому аналізу міжнародно-правових аспектів становлення та розвитку інституту «реального зв'язку» судна з державою прапора. Проаналізована правова природа та специфіка принципу «реального зв'язку» історичні чинники його виникнення. Досліджено поняття судна в міжнародному морському праві, розглянуто сучасні критерії визначення «реального зв'язку» з державою прапора.

Окрему увагу приділено діяльності Міжнародної морської організації (ІМО), яка внесла значний вклад в розвиток та імплементацію державами конвенційних норм, що визначають зміст даного принципу. Узагальнено практику Міжнародного Суду ООН, Міжнародного трибуналу з морського права та арбітражних органів, що стосується суперечок, які виникають

в процесі здійснення державами «реального зв'язку» з суднами власної національності.

Деталізовано особливості поняття «реального зв'язку» судна з державою прапора, що полягає у визначенні його на основі поєднання внутрішнього права та норм міжнародного морського права.

Кожне судно для свого подальшого використання, на вимогу міжнародного морського права, має бути зареєстроване під прапором певної держави. Показано, що початком зв'язку судна з державою прапора є реєстрація цього судна. Необхідність забезпечення «реального зв'язку» між державою та суднами сьогодні є однією з ключових проблем, які ще до кінця нерозв'язані в силу суперечливої практики держав.

Досліджено різноманітні концепції «реального зв'язку» судна з державою прапора, що віддзеркалюють відповідну практику держав, і яка нерідко суперечить одна одній. Наведено аргументи на користь договірної концепції юрисдикції судна держави прапора порівняно з територіальною, персональною та визнання концепціями, що має сприяти дотриманню державами «реального зв'язку» з судном її національності.

Доводиться, що колізія юрисдикцій держав відносно судна у міжнародному морському праві немає універсального вирішення, підлягаючи розв'язанню в кожному конкретному випадку, що має свою специфіку. Існуюча в міжнародному морському праві ієрархічна пріоритетність застосування юрисдикції у випадку колізії, все ще характеризується абстрактністю, зумовленою відсутністю в ньому достатніх спеціальних норм.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. більш детально визначила обов'язки держави прапора судна, виходячи з деталізації нею внутрішньоправових заходів технічного, адміністративного та соціального характеру, що стала важливою новацією в розвитку принципу «реального зв'язку».

Доведено необхідність прийняття міжнародно-правового акту з єдиними стандартами, що стосуються надання державою права плавання під її прапором.

Для України є надзвичайно важливим питання ратифікації Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р. (чинності ще не набула). Вона спрямована на уніфікацію умов реєстрації судна і закріплення мінімальних умов реєстрації, забезпечення і зміцнення «реального зв'язку» судна з державою прапора. В ній міститься також вимога про утворення в державі прапора компетентної національної морської адміністрації, що, безумовно, сприятиме реалізації на практиці зазначеного зв'язку.

Ключові слова: судно, держава прапора, принцип «реального зв'язку» судна з державою прапора, юрисдикція держави прапора, уніфікація умов реєстрації.

АННОТАЦИЯ

Пивторак Г.Ф. Генезис института реальной связи судна с государством флага в международном морском праве. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.11 – международное право. – Институт государства и права им. В.М. Корецкого Национальной академии наук Украины, Киев, 2018.

Диссертация посвящена комплексному теоретико-правовому анализу международно-правовых аспектов становления и развития института «реальной связи» судна с государством флага. Проанализирована правовая природа и специфика принципа «реальной связи», исторические факторы его возникновения. Исследовано понятие судна в международном морском праве, рассмотрены современные критерии определения «реальной связи» с государством флага.

Особое внимание уделено деятельности Международной морской организации (ИМО), которая внесла значительный вклад в развитие и имплементацию государствами конвенционных норм, определяющих содержание данного принципа. Обобщение практики Международного Суда ООН, Международного трибунала по морскому праву и арбитражных органов, касающиеся споров, возникающие в процессе осуществления государствами «реальной связи» с суднами своей национальности.

Детализированы особенности понятия «реальной связи» судна с государством флага, и заключается в определении его правового регулирования на основе сочетания внутреннего права и норм международного морского права.

Каждое судно для его эксплуатации, по требованию международного морского права, должно быть зарегистрировано под флагом определенного государства. Показано, что началом связи судна с государством флага является регистрация этого судна. Необходимость обеспечения «реальной связи» между государством и суднами сегодня является одной из ключевых проблем, которые еще до конца не решены в силу противоречивой практики государств.

Исследованы различные концепции «реальной связи» судна с государством флага, отражающие соответствующую практику государств, которая нередко противоречит друг другу.

Доказывается, что коллизия юрисдикций государств в отношении судна в международном морском праве не имеет универсального решения, подчиняясь решению в каждом конкретном случае, что имеет свою специфику. Существующая в международном морском праве иерархическая приоритетность применения юрисдикции в случае коллизии, все еще характеризуется абстрактностью, обусловленной отсутствием в нем достаточных специальных норм.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. более подробно определила обязанности государства флага судна, исходя из детализации его внутренне правовых мероприятий технического, административного и социального характера, стала важной новацией в развитии принципа «реальной связи».

Доказана необходимость принятия международно-правового акта с едиными стандартами, касающимися предоставления государством права плавания под его флагом.

Для Украины чрезвычайно важным вопросом является вопрос ратификации Конвенции об условиях регистрации судов 1986 р. (в силу еще не вступила). Она направлена на унификацию условий регистрации судна и закрепления минимальных условий регистрации; обеспечения и укрепления «реальной связи» судна с государством флага. В ней содержится требование о создании в государстве флага компетентной национальной морской администрации, что, безусловно, будет способствовать реализации такой связи на практике.

Анализируются положения Конвенции об открытом море 1958 г. и сделан вывод, что ее положения определяют правовые основания осуществления государством флага своей юрисдикции. Ряд положений воспроизводят нормы, возникшие в прежние времена, став нормами международного обычного права, другие же отражают их прогрессивное развитие, связанное с бурным освоением государствами Мирового океана. Положения настоящей Конвенции содержат основания для признания договорной концепции осуществления государством флага юрисдикции в отношении судна своей национальности, что способствовало бы совершенствованию территориальной концепции, согласно которой юрисдикция государства флага судна ограничивается лицами и имуществом собственных граждан.

В результате интенсивности судоходства возникла необходимость эффективного осуществления государством флага юрисдикции и контроля над своими суднами по идентификации и подотчетности владельцев и операторов судна, а также для решения административных, технических, экономических и социальных вопросов применительно к этим суднам, контроль за своими суднами и формирования в международных актах механизма его осуществления.

Сделан вывод о том, что общий арбитраж применяется для разрешения споров, касающихся толкования или применения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. как «обязательной процедуры». Требование «реальной связи» применялась по делам о дипломатической защите, которая рассматривалась в свете приоритетности требования по осуществлению наиболее эффективной связи судна с государством флага.

Обосновывается положение о том, что специальный арбитраж обладает более широкой компетенцией, выходит за рамки традиционных арбитражных функций. По обращению спорящих сторон, он имеет право осуществлять расследование, устанавливать факты относительно спорных

вопросов, толкования или применения положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В Украине также существует специализированное, постоянно действующее арбитражное учреждение – Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате Украины. Итак, в настоящее время функционирует достаточно разветвленная система международных и арбитражных органов, которая имеет необходимый правовой инструментарий для рассмотрения споров между государствами по вопросам международного морского права, включая такую специальную сферу международных правоотношений, как «реальная связь» судна с государством флага.

Ключевые слова: судно, государство флага, принцип «реальной связи» судна с государством флага, юрисдикция государства флага, унификация условий регистрации.

SUMMARY

Pivtorak H.F. Genesis of the Institute for the genuine link of the vessel with the Flag State in International Maritime Law. – On the right of the manuscript.

Thesis for the degree of Candidate of Sciences on specialty 12.00.11 – International Law. – Institute of State and Law after V.M. Koretsky of the National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, 2018.

The dissertation is devoted to the complex theoretical and legal analysis of international legal aspects of formation and development of the Institute of «genuine link» of the vessel with the flag state. The legal nature and specificity of the principle of «genuine link» and historical factors of its origin are analyzed. The concept of a vessel in the international law of the sea is explored, modern criteria of definition of «genuine link» with the flag state are considered.

Particular attention is paid to the work of the International Maritime Organization (IMO), which has made a significant contribution to the development and implementation by States of the conventions governing the content of this principle. The practice of the International Court of Justice, the International Tribunal for the Law of the Sea and arbitration bodies concerning the disputes that arise in the course of the implementation by States of a «genuine link» with vessels of their own nationality is generalized.

The peculiarities of the concept of «genuine link» of a vessel with a flag state are detailed, which is to determine it on the basis of a combination of domestic law and norms of international maritime law.

Each vessel for its further use, at the request of international maritime law, must be registered under the flag of a particular state. It is shown that the beginning of a link between a vessel and a flag State is the registration of this vessel. The need to ensure a «genuine link» between the state and the vessels today is one of the key issues that are still unresolved due to the contradictory practice of the states.

Various concepts of the «genuine link» of a vessel with a flag state are investigated, reflecting the relevant practice of the states, and which often contradict each other. Arguments in favor of the contractual concept of the jurisdiction of the vessel of the flag State in comparison with the territorial, personal and recognition concepts, which should promote compliance with States «genuine link» with the vessel of its nationality.

It is proved that the conflict of jurisdictions of states relatively to a vessel in international maritime law does not have a universal solution, subject to a solution in each particular case having its own specifics. The existing hierarchical priority of the application of jurisdiction in the case of conflict in international maritime law is still characterized by abstraction due to the lack of sufficient special rules in it.

The United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 further defined the obligations of the flag State of the vessel on the basis of its detailed internal, technical, administrative and social measures, which became an important innovation in the development of the principle of «genuine link».

The necessity of adopting an international legal act with the common standards concerning the provision of the state with the right of navigation under its flag is proved.

For Ukraine, the ratification of the Convention on the Registration of Vessels in 1986 (which has not yet entered into force) is extremely important. It is aimed at unification of the conditions of registration of the vessel and fixing the minimum registration conditions; provision and strengthening of «genuine link» of the vessel with the flag state. It also contains a requirement for the creation in the State of a flag of a competent national maritime administration, which will undoubtedly facilitate the practical implementation of the link.

Keywords: vessel, flag state, principle of a genuine link of a vessel with a flag state, jurisdiction of the flag state, unification of registration conditions.

Підписано до друку 16.11.2018.
Формат 60×90/16. Ум.-друк. арк. 0,9. Наклад 100 прим.

Видавництво ПП «Фенікс»
Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.2002 р.
65009, м. Одеса, вул. Зоопаркова, 25. Тел.: 7777-591.