

До спеціалізованої вченої ради  
Д 26.236.03 Інституту держави і права ім.  
В.М. Корецького НАН України 01001, м.  
Київ, вул. Трьохсвятительська, 4

## ВІДГУК

**офіційного опонента доктора юридичних наук, професора  
кафедри міжнародного права Інституту міжнародних відносин  
Київського національного університету ім. Тараса Шевченка,**

**Буткевич Ольги Володимирівни**

**на дисертацію Півторак Галини Федорівни «Генеза інституту реального  
зв'язку судна з державою пропора в міжнародному морському праві», подану  
до захисту на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за  
спеціальністю 12.00.11 - міжнародне право**

Міжнародне морське право належить до однієї з найстаріших галузей міжнародного права, що сформувалась ще у Середньовіччі, а витоки окремих інститутів морського права сягають стародавнього періоду. Використання моря є одним із найголовніших видів діяльності для економіки держав, і саме ця діяльність безпосередньо пов'язана з міжнародними контактами народів, необхідністю розмежування сфер впливу на морі та встановлення взаємних прав та обов'язків у зв'язку з його використанням. В класичному міжнародному праві сфера морського права стає однією з найбільш визначальних та виражає характерні особливості міжнародного права цього періоду. Так, на думку американського дослідника історії міжнародного права Дугласа Джонстона «міжнародне право, як і саме людське життя зародилося у морі». Така позиція і не дивна, адже багато важливих норм, принципів міжнародного права, як і його загальних (міжгалузевих) інститутів проходили випробування в морській діяльності держав. До таких належать принципи свободи відкритого моря, використання відкритого моря у мирних цілях, поширення суверенітету держави на її територіальне море, держави пропору судна та ін.; інститути територіальних розмежувань, мирного проходу, спільної спадщини людства, збереження навколишнього середовища, міжнародного співробітництва у здійсненні морських наукових досліджень, боротьби з піратством та ін. Не дивно, що сучасне

морське право є відзеркаленням загальних міжнародно-правових підходів світової спільноти, її правових цінностей і стандартів.

Одним з найбільш важливих принципів цієї галузі права є принцип зв'язку судна з державою його прапору. Адже саме прапор судна є свідченням державної належності судна, засвідчує державу його реєстрації, а отже визначає його права та обов'язки, правові наслідки діяльності в морі тощо. Не дивно, що цей інститут був і одним з найдавніших в міжнародному праві. Іще асірійські торгівельні судна II- I тисячоліття до н.е. були позначені образом божества увінчаного короною, що мало свідчити про державний характер таких суден. Подібні оздоблення морських суден образами богів відповідної держави стають попередниками пізнішого поняття прапору судна, і відповідно до функції прапору судна, вони свідчили про його державну належність.

Тому тема дисертації, обрана Г.Ф.Півторак «Генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві» є актуальною, і присвячена одній з найбільш важливих проблем сучасного морського права. Як справедливо зазначає сама дисертуантка, «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» (стор. 1-2 автореферату; стор. 5 дисертації). Зокрема такі зловживання полягають в заміні принципу реального зв'язку судна з державою практикою надання «зручного прапору».

Незаконні дії Російської Федерації в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці у 2018 році, що полягали в перешкодженні здійсненню мореплавства суднами під українським прапором та врешті втілились в акті відкритої агресії (нападі прикордонних кораблів РФ проти суден ВМС Збройних Сил України 25 листопада 2018 року) актуалізують проблему визначення прав та обов'язків, відповідальності держав прапору судна.

Дисертація Г.Ф.Півторак характеризується новизною, зокрема розкрито проблему зручного прапора (відкритого реєстру), розв'язання якої напряму залежить від виконання всіх умов, щодо забезпечення реальності зв'язку судна з

державою прапора. Показано економічні чинники інституту реального зв'язку судна з державою прапора та виявлено актуальні аспекти цієї проблематики для морської практики України. Крім того, у роботі проаналізовано новітні міжнародні стандарти щодо впровадження в міжнародно-правову практику принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора, а також узагальнена правотворча діяльність Міжнародної морської організації по розробці таких стандартів.

Автором сформульовано власну концепцію уніфікації єдиних правил надання державою прапора судна своєї національності, а також запропоновано відповідні зміни до законодавства України щодо реального зв'язку судна з державою прапора з метою його удосконалення на міжнародно-правових засадах.

На основі здійсненого аналізу Г.Ф.Півторак доводить доцільність для України ратифікації Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р., спрямованої на уніфікацію умов реєстрації судна і закріплення мінімальних умов реєстрації та забезпечення і зміцнення «реального зв'язку» судна з державою прапора.

Привертає увагу, зокрема, один із висновків роботи щодо доцільності «прийняття міжнародно-правового акту з єдиними стандартами, що стосуються надання державою права плавання під її прапором», необхідність якого автор доводить (стор. 194 дисертації; стор. 13 автореферату). Прийняття такого акту безумовно слугувало б усуненню протиріч у питанні встановлення реального зв'язку судна з його державою.

Науковий матеріал дисертаційного дослідження викладено чітко та послідовно. Основні положення та висновки, сформульовані автором у дисертації, в тому числі й ті, що віднесені ним до наукової новизни мають належний рівень обґрунтованості. Зміст дисертації відповідає меті та завданням, які були сформульовані автором.

Структура роботи обрана вдало і слугує як найповнішому розкриттю проблематики, досліджуваної автором. Так, у першому Розділі автор подає усебічну загальну характеристику принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора. Для цього Г.Ф.Півторак досліжує історичні аспекти

виникнення в міжнародному морському праві зв'язку судна з державою прапора, а також аналізує сучасні критерії визначення принципу «реального зв'язку». Враховуючи зростаючу роль Міжнародної морської організації (IMO), в Розділі також показано діяльність цієї інституції у сфері формування принципу реального зв'язку судна з державою.

У другому Розділі автор зосереджується на розкритті генези інституту реального зв'язку судна з державою прапора у міжнародному морському праві через тлумачення «феномену судна» у сучасному морському праві, а також через дослідження розуміння терміну «реальний зв'язок» у сучасних нормативно-правових актах (Віденська конвенція про право міжнародних договорів 1969 р., Женевські конвенції з морського права 1958 р., Конвенція ООН з морського права 1982 р., Конвенція ООН про умови реєстрації суден 1986 р.).

Насамкінець третій Розділ дисертаційного дослідження присвячено вивчення сучасного стану проблеми «реального зв'язку» судна з державою прапора в діяльності міжнародних інституцій, передусім – судових: Міжнародного Суду ООН, Міжнародного трибуналу з морського права, міжнародних арбітражних установ.

Зміст автoreферату достатньо повно розкриває основні положення дисертаційної роботи та відповідає вимогам законодавства щодо написання та опублікування таких робіт. Наукові результати, висновки та пропозиції, наведені в автoreфераті, повністю розкриті та обґрунтовані в дисертації, і є ідентичними основним положенням дисертації.

Автором проаналізовано достатню кількість джерел – нормативно-правових документів та наукової літератури (220 джерел), що позначилось на високому рівні аналізу поставленої проблеми.

Поряд із загальним позитивним враженням від дисертаційного дослідження, можна було б висловити ряд зауважень щодо найбільш дискусійних його моментів:

1. Дисертаційна робота Г.Ф.Півторак має назву «Генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві», що

передбачало б дослідження становлення цього правового явища. У роботі натомість аналізується переважно його сучасний стан і практика застосування. Визнаючи безумовну актуальність саме такої постановки проблеми (розгляд інституту реального зв'язку судна з державою прапора в сучасній практиці морських держав) звертаємо увагу автора, що слід було б узгодити з такою постановкою проблеми і назву роботи. Крім того, назва дисертації і назва Розділу II дисертації є ідентичними, що не відповідає правилам оформлення і структурування такого виду досліджень.

2. В дисертаційній роботі не достатньо повно розкрито звичаєво-правову природу інституту прапору судна. Аналізуючи недоліки нормативно-правового регулювання питання встановлення реального зв'язку судна з державою його прапора (прогалини у правовому визначенні приналежності судна, що призводять до можливості застосування т.зв. «зручного прапору», відсутність уніфікованого правового стандарту застосування критеріїв визначення приналежності судна і т.п.), автор не говорить про те, що історично ці питання знайшли ґрунтовне звичаєво-правове врегулювання. Тому серед недоліків роботи можна вказати нерозкритість міжнародно-правового звичаю щодо визначення державної приналежності судна (зокрема через прапор судна).
3. Враховуючи «історичність» становлення міжнародно-правової галузі морського права, і зокрема інституту прапору судна, в дисертаційній роботі варто було б приділити більшу увагу творам класиків міжнародного права, що лягли в основу теоретичного обґрунтування цієї галузі, її принципів та інститутів. Так, у дисертації згадуються роботи Г.Гроція («Про відкрите море») та Дж. Селдена («Про закрите море») (С.17 дисертації), проте не дається критичний аналіз їхніх поглядів на зв'язок прапору судна і його державної приналежності. У той же час, саме ці доктринальні погляди заклали основи міжнародно-правового тлумачення правового зв'язку судна з його країною, а також визначення правового зв'язку судна, його екіпажу та дій екіпажу з відповідною державою і її можливої відповідальності за дії такого екіпажу.
4. В роботі не достатньо проаналізовано поточну практику міжнародних судових

установ щодо міжнародних спорів та питань відповідальності за дії екіпажів суден у зв'язку з прив'язкою до визначення держави їх прапору. Зокрема важливо було б розглянути конкретну судову практику за участі України, адже як зазначає дисертантка, Україна неодноразово виступала і позивачем, і відповідачем зокрема у Міжнародному трибуналі з морського права (стор.167 дисертації).

5. Деякі виновки до дисертації є занадто загальними, декларативними і містять загальновідому інформацію (наприклад, п.п.1 та 4 Висновків до Розділу III) або описують роботу, проведену автором, не показуючи власне її результати (п.п. 9, 10 Загальних висновків).

Проте, зазначені зауваження не впливають на загальну позитивну оцінку роботи, а є запрошенням до подальшої дискусії.

На основі вивчення змісту дисертаційної роботи та праць, опублікованих за темою дисертації, можна зробити висновок, що дисертація на тему «Генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві» відповідає пп. 9, 11, 12, 13 Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 року № 567 зі змінами, а її автор – Півторак Галина Федорівна заслуговує на присудження наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.11- «міжнародне право»

**Офіційний опонент:**  
доктор юридичних наук, професор  
кафедри міжнародного права  
Інституту міжнародних відносин  
Київського національного  
університету ім. Тараса Шевченка

**О.В.Буткевич**

