

Міністерство освіти і науки України  
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова  
Факультет морського права

УДК 347.79

## **МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА**

**на тему**  
**«НАЦІОНАЛЬНІСТЬ СУДНА: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ТА**  
**НАЦІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ»**

Виконала: студентка 6 курсу,  
групи 6511м  
напряму підготовки 08 «Право»  
спеціальності 081 «Право»  
Любашова Анастасія Андріївна  
Керівник: канд. юрид. наук, доцент  
**Дмитриченко І. В.**  
Рецензент: канд. юрид. наук, доцент  
**Князєв В. С.**

Миколаїв – 2020 р.

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП .....</b>	<b>3</b>
<b>Розділ 1. Загальні поняття про національну приналежність судна ...</b>	<b>7</b>
1.1. Співвідношення понять «національність судна» та «прапор судна»..	7
1.2. Зв'язок судна з державою прапора .....	10
1.3. Застосування принципу закону прапора судна .....	17
<b>Розділ 2. Реєстрація суден під державним прапором .....</b>	<b>29</b>
2.1. Поняття реєстрації суден під прапором.....	29
2.2. Типологія судових реєстрів.....	34
2.3. Особливості «зручних» прапорів.....	44
<b>Розділ 3. Вплив інституту національної реєстрації судна на розвиток морської галузі України.....</b>	<b>55</b>
3.1. Особливості реєстрації суден в Україні .....	55
3.2. Переваги і недоліки українського реєстру .....	59
3.3. Перспективи вдосконалення національного законодавства в морській сфері.....	61
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>79</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>83</b>
<b>ДОДАТКИ</b>	

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Не можливо уявити сучасний світ без морського судноплавства. Більша частка усіх міжнародних перевезень здійснюється завдяки світовому торговельному флоту. Тому, не викликає сумнівів важливість розгляду питання правової характеристики судна, як основоположного поняття в морській сфері.

Саме національність судна визначає юрисдикції якої держави буде підпорядковано судно та усі члени екіпажу, чи буде існувати «реальний зв'язок» між судном та державою. Судно отримує свою національність і право плавання під прапором країни після реєстрації судна в реєстрі певної держави. Реєстрація суден дозволяє вести облік флоту під національним прапором країни, розроблювати різні програми та заходи для розвитку або підтримки національного флоту. Тому питання реєстрації судна є досить важливим у наш час.

У світі існує безліч судових реєстрів та, на жаль, не існує уніфікованої системи реєстрації і кожна держава сама вирішує за якими вимогами судно може бути зареєстровано. У той же час надання прапора не може бути формальним актом і відповідно до міжнародного права тягне для держави певні обов'язки.

Актуальність роботи полягає у тому, що незважаючи на велику кількість міжнародних конвенцій та договорів, постійне прагнення міжнародного товариства до забезпечення безпеки мореплавства, море залишається дуже неспокійним. Вагомий внесок до виникнення аварій, нанесення шкоди людському життю і навколишньому середовищу привносять неякісні реєстри, які дозволяють судновласникам не нести належної відповідальності, тобто «зручні прапори».

**Мета та завдання дослідження.** Метою магістерської роботи є комплексний аналіз правового інституту національності судна, правової регламентації реєстрації суден в реєстрах різних держав та в Україні.

Відповідно до мети, у магістерській роботі зосереджено увагу на вирішенні наступних основних завдань:

- дослідити поняття «національність» судна;
- розглянути значення прапору судна та застосування принципу закону прапора судна;
- визначити поняття та види реєстрації суден під прапором;
- проаналізувати особливості «зручного прапору»;
- показати практику боротьби міжнародного співтовариства із «зручними» прапорами;
- розглянути досвід та практику України у сфері надання національності судну;
- визначити особливості українського судового реєстру;
- висвітлити перспективи вдосконалення національного законодавства в морській сфері.

**Об'єкт** дослідження: суспільні відносини, що виникають в результаті здійснення реєстрації суден під прапором відповідної держави та зв'язок між судном і державою прапору судна.

**Предмет** є принципи та норми міжнародного морського права та національного законодавства у сфері регламентації набуття національності судном.

Доктринальною основою магістерської роботи стали праці українських та іноземних дослідників у сфері морського права, такі як Н. Батт, Б. А. Бочек, Е. Ватт, В. Р. Грегори, Д. В. Даниленко, Д. Джонсон, І. В. Дмитриченко, І. Б. Духота, Р. Коулз, С. О. Кузнецов, Н. Лилли, І. З. Нікітіна, Г. Ф. Півторак, А. Д. Ременяк, О. М. Шемякін та багато інших.

Правовою основою для аналізу стали відповідні універсальні міжнародні договори, документи міжнародних конференцій, національне законодавство різних держав, включаючи, які безпосередньо стосуються правового інституту національності судна.

Наукова новизна роботи виражена у комплексному дослідженні інституту національної приналежності судна, реєстрації суден під прапором та практиці «зручних» прапорів.

При виконанні роботи були використані філософсько-світоглядні, загальнонаукові та спеціальні методи. Метод збору інформації та метод аналізу виступають провідними методами при виконанні магістерської роботи. Порівняльний метод було використано для розгляду поняття «судно» (підрозділ 1.1.), а також для дослідження особливостей реєстрації суден під прапором різних держав (підрозділ 2.2.). Історичний метод допоміг розглянути діяльність портової влади щодо контролю над суднами на прикладі Паризького Меморандуму (підпункт 1.2.). За допомогою спеціально-юридичного методу проаналізовано конвенційні норми, що регулюють процес надання національності судна (розділ 2., підрозділ 3.1.).

Наукова апробація результатів дослідження відбулася на Міжнародній науково-практичній конференції «Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики» (Миколаїв; НУК; вересень, 2020), Всеукраїнській студентській науково-практичній конференції «Імперативи розвитку права та держави» (Миколаїв; НУК; вересень, 2020) і науково-практичному семінарі кафедри морського та господарського «Безпека життя людини на морі: питання теорії та практики». Наукова апробація результатів дослідження висвітлена у наступних джерелах:

1. Любашова А. А., Дмитриченко І.В. Реєстрація морського судна як юридичний акт виникнення його національності // Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції. Миколаїв: НУК, 2020. С. 157 – 161.

2. Любашова А. А. Концепція «реального» зв'язку судна з державою прапора і практика «зручних» прапорів // Імперативи розвитку

права та держави: матеріали III (XIV) Всеукраїнської студентської науково-практичної конференції. Миколаїв: НУК, 2020. С. 65 – 68.

**Структура і обсяг роботи** відповідає поставленій меті і завданням. Її загальний обсяг становить 90 сторінок, з яких основного тексту 80 сторінок. Магістерська робота складається з вступу, трьох розділів, що включають в себе дев'ять параграфів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Список використаних джерел налічує 71 найменування.

## РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ПОНЯТТЯ ПРО НАЦІОНАЛЬНУ ПРИНАЛЕЖНІСТЬ СУДНА

### 1.1. Співвідношення понять «національність судна» та «прапор судна»

Морська галузь є важливим елементом зовнішньої торгівлі та міжнародних економічних зв'язків багатьох країн світу. Торгівельне мореплавство дозволяє отримати державі значні кошти до бюджету, але без доцільного правового регулювання, країни несуть вагомі матеріальні та нематеріальні витрати. Морські перевезення суворо регулюється багатьма міжнародними конвенціями та безпосередньо зі сторони держав. Основоположним в морському праві виступає поняття «морське судно» (далі «судно»). Цікавим фактом є те, що в більшості конвенціях відсутнє роз'яснення цього поняття або воно присвячено виключно для даної конвенції.

Так, у Міжнародній конвенції МАРПОЛ «судно» означає експлуатоване в морському середовищі судно будь-якого типу і включає судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні або плавучі платформи [1]. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. висвітлює, що слово "судно" означає всі види плавучих засобів, включаючи неводотоннажні судна і гідролітаки, що використовуються або які можуть бути використані як засоби пересування по воді [2].

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС) не має чіткого поняття «судно», але роз'яснює його види. Наприклад, пасажирське судно - це судно, яке перевозить більше дванадцяти пасажирів, а вантажне судно - це будь-яке судно, яке не є пасажирським судном. Риболовецьке судно - це судно, яке використовується для вилову риби, китів, тюленів, моржів чи інших живих

ресурсів моря. «Нове судно» означає судно, киль якого закладено або знаходиться на подібній стадії будівництва на дату набуття чинності цією Конвенцією або після неї. «Існуюче судно» означає судно, яке не є новим судном [3].

Викликає подив, що в Конвенції ООН з морського права 1982 р., яка є однією з основоположною в даній галузі права, відсутнє будь-яке визначення поняття судна [4]. У морському праві судно розглядається не тільки як продукт суднобудівельної техніки. Національні законодавства всіх країн та міжнародне морське право надають морським суднам особливих властивостей, що нагадують властивості юридичних осіб. Так, наприклад: судно має свою назву; керує судном керівник (капітан), який наділений низкою особливих повноважень; судно має свою національність, яка визначається його реєстрацією, зовнішнім проявом чого є прапор, піднятий на цьому судні; у майновому плані судно може бути відокремленим з усього майна його власника [5, с. 165].

Насправді судно не є юридичною особою і може розглядатися лише як структурний підрозділ суднохідної компанії, що і є юридичною особою. Термін національність у міжнародному морському приватному праві застосовується до судна умовно, з іншим змістом, ніж він застосовується до громадян. Прапор є найпростішим зовнішнім вираженням національності судна, хоча і не є абсолютним доказом національності судна. Ступінь доказовості зростає, якщо прапор буде доповнений судовими документами, які свідчать про реєстрацію судна в одному з портів держави прапора судна [5, с. 165].

Зародження судових прапорів почалося на ранніх етапах суднобудування й мореплавства. Морська торгівля та війни, що супроводжували людство на всіх етапах його розвитку, вимагали ідентифікації суден, зокрема за допомогою прапорів. Вперше практика підняття державних прапорів була запроваджена на військових суднах та суднах мандрівників з метою позначення державної приналежності. Проте



перші прапори на суднах не мали на меті позначення саме національності судна. Це були вузькі довгі флюгарки, які прикріплювалися біля клотиків щогл або на реях та вказували напрямок вітру [6].

У загальному понятті прапор, який приймає судно, виражає його приналежність до певної держави, а також зобов'язує судно виконувати всі законодавчі вимоги цієї країни. Вибір прапора є одним з ключових ціноутворюючих факторів будь-яких вантажоперевезень, адже безпосередньо від цього вибору залежать портові збори та мита, швидкість реєстрації судна, а також такий важливий фактор, як мінімальний розмір оплати праці членів екіпажу.

Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р., судно має плавати під прапором лише одної держави і підкорятися її юрисдикції у відкритому морі, а також судно може плавати під прапором ООН та її спеціалізованих установ. Судно не може змінювати прапор під час плавання або при заходженні в порт, за винятком випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації. Існують країни, які не беруть участі у цій Конвенції, згідно законодавству яких, судна можуть бути зареєстровані у двох та більше реєстрах різних держав. Відповідно вони можуть змінювати свій прапор, користуючись ним по «зручності». З точки зору країн-учасниць Конвенції такі судна не мають права вимагати визнання жодної з відповідних національностей іншими державами і можуть бути прирівняні к суднам без національності [4, с. 92].

Кожна держава самостійно обирає критерії, за якими судно може бути зареєстрованим під її прапором. У зв'язку з цим держава прапора може виключити судно за порушення тих чи інших стандартів або правил.

Так, заступник постійного представника України при Міжнародній морській організації (ІМО) В. Мошківський оприлюднив інформацію про те, що з 2017 року одинадцять держав, включаючи Панаму, Монголію, Беліз, Болівію, Ліван, Палау, Сьєрра-Леоне, Танзанію та Того, виключили з

регістрів понад 50 суден за порушення санкцій і заходження в порти Криму [7].

В. Мошківський зазначає, що деякі судна кілька разів були позбавлені прапора через заходи в анексований Крим, але їх продовжували ловити на подібних діях. Наприклад, суховантаж Antalya (ІМО: 7615232), що раніше називався Jawdat M, чотири рази позбавляли прапорів: Танзанії (27 грудня 2017 р.), Палау (31 серпня 2018 р.), Того (1 липня 2019 р.) та Камеруну (28 лютого 2020 р.). Він звертає увагу на те, що капітани суден навіть закривають ганчірками назву судна, номер ІМО і порт приписки, щоб запобігти ідентифікації судна. Випадки позбавлення судна національності, як вказує В. Мошківський, не унікальні. Зокрема, відомо про виключення суден із Суднового Реєстру за порушення санкційного режиму відносно Північної Кореї, встановленого Радою Безпеки ООН [7].

## **1.2. Зв'язок судна з державою прапора**

Умови та порядок надання судну прапора та права плавати під цим прапором належать до внутрішньої компетенції держави. У той же час надання прапора не може бути формальним актом і відповідно до міжнародного права тягне для держави певні обов'язки [8]. Так, у Женевській конвенції про відкрите море 1958 р., у ст. 6 вказано, що судно повинно плавати під прапором однієї держави та має національність тієї держави, під прапором якої воно має право ходити [9, ст. 6].

Затверджуючи принцип приналежності судна тільки одній державі, п. 1 ст. 91 Конвенції обмежує умови надання судну національності наявністю так званого «реального зв'язку» судна з державою прапора цього судна. Цей «реальний зв'язок» має істотне значення для здійснення державою юрисдикції щодо суден, які плавають під її прапором. Тому у ст. 94 Конвенції значно деталізовано обов'язки держави, що надала суднам право плавання під її прапором. Зокрема така держава повинна ефективно

здійснювати в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою юрисдикцію і контроль над кожним судном, що плаває під її прапором [5, ст. 91, 94].

Півторак Г. Ф. характеризує основні три складові «реального зв'язку» у такому вигляді:

1. Технічний аспект. Це означає, що держава прапора має своїм обов'язком у строки, визначені міжнародними конвенціями ІМО з технічних питань, а також відповідно до норм національного законодавства інспектувати судна та видавати їм відповідні сертифікати про безпечну їх експлуатацію. Зокрема, видача таких документів передбачена такими конвенціями, як Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS-74), Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден 1973 р. (MARPOL-73/78), Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 р. (ПДНВ-1995) (усі ратифіковані Україною).

2. Адміністративний аспект. Вищезазначені SOLAS-74, MARPOL-73/78, ПДМНВ-1995 та інші конвенції з безпеки мореплавства передбачають права та обов'язки держави прапора щодо морських суден. Конвенційний перелік не є вичерпним. Відповідно до міжнародного морського права такий контроль можливий і в інших галузях, наприклад у навігаційній, правовій, дипломатичній. Так, відповідно до глави 2 Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 р., кожен судноводій зобов'язаний знати основи міжнародного морського права. Обсяг знань відповідно до національного морського законодавства визначається на розсуд держави прапора.

3. Соціальний аспект. У даному контексті мова йде передусім про дотримання правил наймання членів екіпажу, а також його праці під «зручним» прапором. Такі правові норми закріплені в багатьох конвенціях, національному законодавстві, а також у рекомендаціях Міжнародної

морської організації (ІМО), Міжнародної організації праці (МОП), Міжнародної федерації транспортних робітників тощо [10, с. 45 - 46].

У Конвенції ООН з морського права 1982 р. (ст.94) визначено, що кожна держава зобов'язана:

1) вести реєстр суден із зазначенням назви суден, плаваючих під її прапором, і їх даних, окрім тих суден, які виключені із загальноприйнятих міжнародних правил у зв'язку з їх невеликим розміром;

2) приймати на себе юрисдикцію над кожним судном під її прапором і над його капітаном, офіцерами та екіпажем в адміністративних, технічних і соціальних питаннях, які стосуються цього судна;

3) вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі, зокрема щодо:

а) конструкції, обладнання та придатність до плавання суден;

б) комплектування, умови праці та навчання екіпажів суден з урахуванням відповідних міжнародних актів;

в) користування сигналами підтримки зв'язку і попередження зіткнення [4, ст. 94, 11].

У країнах з розвинутим правопорядком плавання під національним прапором країни надає такі переваги:

– наділення виключним правом здійснювати каботажні перевезення й буксирування, рибальство, морський промисел, рятувальні роботи в територіальних і внутрішніх водах країни;

– користування правами й привілеями, що впливають із міжнародних договорів і двосторонніх урядових угод;

– надання пільг і привілеїв податкового характеру (наприклад, зменшення портових зборів);

– національний прапор використовується як засіб захисту від правопорушень, вчинених на борту судна стосовно громадян держави прапора й екіпажа судна: сприяння під час перебування судна за кордоном

судну і його екіпажу надається з боку консула країни, а за необхідності – і з боку посла та дипломатів дружніх країн або військово-морських сил держави прапору країни;

- в умовах війни – надання судну сприяння та допомоги з боку союзників;

- забезпечення можливості участі у виборах вищих органів державної влади (лише на судні під прапором України можуть бути створені виборчі дільниці для проведення голосування серед громадян України – членів суднового екіпажа);

- застосування права прапора до всіх морських договорів, якщо лише сторони не виражали намірів виключити застосування права прапора; прапор судна традиційно входить до низки колізійних прив'язок, тобто таких норм, які вказують, право якої держави повинне бути застосоване до договорів (цивільне, трудове, сімейне), і деліктних правовідносин (заподіяння збитку при зіткненні суден, при забрудненні з суден нафтою) міжнародного характеру [5, с. 166].

Існують держави, які не здійснюють належний контроль та юрисдикцію над суднами, які ходять під прапором їх країн. Тому портова влада прибережних країн здійснює контроль над судами щодо забезпечення безпеки мореплавства, дотримання норм технічного і соціально-правового аспектів. До ХХ ст. портовий контроль з боку прибережних держав мав досить формальний характер, існувала необхідність удосконалення, впровадження дієвого механізму контролю за дотриманням вимог до експлуатації, компетенції офіцерського складу та команди, а також належного впровадження системи управління на борту судна [12].

У 1978 р. був розроблений «Гаазький меморандум» між низкою морських органів Західної Європи. Він стосувався головним чином дотримання умов життя та праці на борту суден. Однак в той час, як меморандум мав набути чинності в березні 1978 р., біля узбережжя Бретані

(Франція) відбувся масштабний розлив нафти внаслідок потрапляння на міліну супертанкера VLCC "Amoco Cadiz", що плавав під прапором Ліберії. Цей інцидент викликав сильний політичний та громадський резонанс у Європі за впровадження більш жорстких норм щодо безпеки судноплавства. Цей тиск призвів до більш комплексного меморандуму, який охоплював: безпеку життя на морі; запобігання забрудненню з суден; умови життя та праці на борту суден [13].

Новий Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю був підписаний у січні 1982 р. чотирнадцятьма європейськими країнами на Міністерській конференції, що відбулася у Франція. Він вступив у дію 1 липня 1982 р. З цієї дати Паризький меморандум кілька разів вносив зміни з урахуванням нових вимог безпеки та морського середовища, відповідно до умов Міжнародної морської організації (ІМО), та вимог, пов'язаних з умовами праці та побуту моряків [13].

За останні роки організація розширилася до двадцяти семи держав-членів. Нинішніми членами Паризького Меморандуму є: Бельгія, Болгарія, Канада, Хорватія, Кіпр, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Греція, Ісландія, Ірландія, Італія, Латвія, Литва, Мальта, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Румунія, Росія, Словенія, Іспанія, Швеція та Велика Британія. Місія полягає в усуненні від експлуатації нестандартних суден за допомогою узгодженої системи державного контролю порту.

Щорічно понад 17 000 перевірок проводяться на борту іноземних суден у портах Паризького Меморандуму, гарантуючи, що ці судна відповідають міжнародним стандартам безпеки, а членам екіпажу надані належні умови життя та праці [13]. Основний принцип полягає в тому, що основна відповідальність за дотримання вимог, встановлених міжнародними морськими конвенціями, покладається на

судновласника/оператора. Відповідальність за забезпечення такої відповідності залишається за державою прапора.

Іноземні торговельні судна, які заходять в порт або перебувають на рейді в його акваторії, повинні задовольняти вимогам міжнародних конвенцій. Зокрема, судна інспектуються на предмет відповідності Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS 74), Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню із суден (MARPOL 73/78), Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (ПДНВ-STCW) з манільськими поправками.

Паризький меморандум щорічно публікує звіт держав прапорів «Білий, сірий і чорний список», який представляє повний спектр прапорів від прапорів з хорошою репутацією до тих, які не виконують або неналежним чином виконують конвенційні норми щодо забезпечення безпеки мореплавства [12].

«Білий список» включає в себе прапори з низьким рівнем затримань, задовільним результатом портових перевірок. Прапори із середнім рівнем затримань вказані в «Сірому списку». Поява прапора в «Сірому списку» може бути передумовою подальшого переходу в «білий» або при погіршенні рівня контролю за своїми суднами потрапити в «чорний список». У свою чергу, знаходження прапора в «Чорному списку» є сигналом для держав, в які заходять судна під такими прапорами, що з їх боку неодноразово було встановлено порушення норм безпеки мореплавства, що сприяло численним затримань портовою владою [12].

1 липня 2020 р. було опубліковано новий звіт Паризького меморандуму, за період з 2017-2019 р., який показує як позитивну, так і негативну динаміку держав прапора. На даний момент першу п'ятірку "білих" прапорів формують Великобританія, Норвегія, Багами, Нідерланди і Данія. Велика Британія піднялася в «Білому списку» з п'ятого на перше місце, і зараз очолює рейтинг прапорів, що свідчить про зниження кількості затримань і поліпшення дотримання норм забезпечення

мореплавства [12]. «Сірий список», в порівнянні з попереднім звітом, зменшився на дві позиції, оскільки США вдалося піднятися на кілька позицій і потрапити до «Білого списку», а Туніс, в свою чергу, спустився і тепер формує частину «Чорного списку» [12].

У порівнянні з попереднім звітом, Панамі вдалося піднятися в «Білому списку» на дві позиції, а Маршалловим островам на одну. З огляду на популярність прапорів Панами і Маршаллових островів, не дивно, що ці прапори є одними з лідируючих по кількості проведених інспекцій, однак перебування їх в «Білому списку» показує те, що результатом таких інспекцій було відносно невелика кількість затримань, що свідчить про здійснення належного контролю владою держави цих прапорів за дотриманням міжнародних норм з безпеки мореплавання. З усіх списків були виключені Камбоджа і Республіка Конго [12].

Повноваження Паризького меморандуму розповсюджуються на води європейських прибережних держав і північноатлантичного басейну від Північної Америки до Європи. В інших регіонах існують свої подібні організації. Наприклад, Токійський меморандум, чия дія розповсюджується на Азіатсько-Тихоокеанський регіон. Токійський меморандум був підписаний в грудні 1993 року і вступив в силу в квітні 1994 року. На даний час повноправними членами є Австралія, Канада, Чилі, Китай, Фіджі, Гонконг, Індонезія, Японія, Республіка Корея, Малайзія, Маршаллові Острови, Нова Зеландія, Панама, Папуа-Нова Гвінея, Перу, Філіппіни, Росія, Сінгапур, Таїланд, Вануату і В'єтнам, з Мексикою (співпрацює) [14].



### 1.3. Застосування принципу закону прапора судна

Як свідчить міжнародна практика, будь-яка країна захищає судна, що ходять під її прапором і відповідно міжнародним нормам на самому судні безпосередньо застосовується закон прапора судна.

При вході судна в зону морського простору, де прибережна держава володіє суверенітетом або суверенними правами у відповідності до норм міжнародного права, виникає конкуренція юрисдикцій. У морських просторах виділяються такі зони як внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф, відкрите море і міжнародні протоки. У внутрішніх водах і територіальному морі діє юрисдикція прибережної держави, оскільки ці зони знаходяться під суверенітетом прибережної держави (ст. 2 (1) Конвенції 1982 р) [15, с. 88].

Відкрите море – всі частини моря, які не входять ні до виключної економічної зони, ні до територіального моря або внутрішніх морських вод будь-якої держави, ні в архіпелажні води держави-архіпелагу. Правовий режим мореплавання у відкритому морі визначається принципом свободи судноплавства – свободи як торговельного судноплавства, так і військового мореплавства. Кожна держава незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі (ст. 90 Конвенції 1982 р.). Свобода судноплавства у повному обсязі діє у виключних економічних зонах прибережних держав [16, с. 45].

Дмитриченко І. В. зазначає, що презумпція свобод у відкритому морі має реалізовуватися з врахуванням відповідних норм Конвенції 1982 р., зокрема щодо діяльності в Районі (дно морів та океанів і його надра за межами національної юрисдикції). Жодна держава не вправі поширювати свій суверенітет на будь-який район відкритого моря. Враховуючи імперативний характер принципу свободи відкритого моря, держави не можуть за домовленістю змінювати статус відкритого моря. Основні

свободи відкритого моря зберігаються у виключній економічній зоні прибережних держав. Згідно з ст. 58 Конвенції 1982 р. у таких морських зонах іноземні держави мають право на свободу судноплавства та польотів над нею, користуються свободою прокладання підводних кабелів і трубопроводів та ін. видами використання моря, правомірними з точки зору міжнародного права, що відносяться до цих свобод [16, с. 46].

У правовій літературі виокремлюють 4 концепції правової сутності юрисдикції держави прапора у відкритому морі: територіальну, персональну, договірну і концепцію, що ґрунтується на визнанні юридичної природи судна як суспільного утворення, яке організоване і функціонує за законами держави прапора. Проте кожна з цих концепцій має як переваги, так і недоліки і повністю не розкриває сутності юрисдикції держави прапора судна [17, с. 841].

Зокрема, право держави прапора на кримінальну юрисдикцію стосовно будь-яких осіб, що скоїли злочин на її судні у відкритому морі, обґрунтовується прибічниками концепції «територіальності судна», виходячи з територіального принципу дії кримінальних законів держави прапора судна. Питання «територіальності» судна вперше обговорювалося у 1752 р. у справі про «Силезьку позику» між Пруссією і Великою Британією. Уряд Пруссії, виправдовуючи конфіскацію сум, що належали англійським кредиторам Силезької позики, заявив: «...Хоча вантаж, який знаходився на пруських суднах, був власністю ворогів Англії, однак він знаходився в нейтральному місці; з цього випливає, що його захоплення є рівноцінним захопленню вантажу з нейтральної території» [17, с. 841].

До ідеї територіальності судна в свій час звертався швейцарський дипломат і юрист Е. Ваттель (1714-1767) у книзі «Право народів, або принципи природного права у застосуванні до поведінки і справ націй та государів» (1758 р.). Розмірковуючи про юридичні наслідки народження дитини на судні у відкритому морі, Е. Ваттель писав, що «... діти, народжені на суднах нації, вважаються такими, які народилися на його

території». Враховуючи концепцію «територіальності судна», в рішенні Постійної палати міжнародного правосуддя від 10 вересня 1927 р. по справі «Lotus» було зазначено: «Принцип свободи моря має наслідком той факт, що судно у відкритому морі прирівнюється до території держави, під прапором якої воно плаває, оскільки, як і на своїй території, дана держава здійснює над ним владу, і жодна інша держава не має на це права. Відповідно до принципу свободи відкритого моря судно знаходиться в такому становищі, що й територія держави» [17, с. 841].

У відкритому морі в найбільш повному обсязі держава здійснює свою юрисдикцію над суднами, що плавають під її прапором. Виходячи з цього здійснювати огляд або інші дії щодо невійськових суден у відкритому морі можуть тільки військові кораблі та літальні апарати або спеціально уповноважені судна держави їх прапора. З метою підтримання правопорядку у Світовому океані вони можуть втручатися у судноплавство іноземних суден у випадках, які прямо передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 р. та ін. міжнародними договорами (це стосується порушення законів і правил прибережної держави під час знаходження в межах її національної юрисдикції; боротьби з работоргівлею (ст. 99); піратства (ст. 100–107); незаконної торгівлі наркотиками або психотропними речовинами (ст. 108); несанкціонованого мовлення з відкритого моря (ст. 109), приховування судном своєї національності тощо) [16, с. 47].

У внутрішніх водах, акваторії морського порту як частини внутрішніх вод прибережної держави, і територіальному морі юрисдикція прибережної держави поширюється на іноземне торговельне судно або державне судно, яке експлуатується в комерційних цілях, в разі вчинення правопорушення на його борту. Однак в тих випадках, коли злочин поширюється лише на іноземне судно і його екіпаж; не порушується громадський спокій або громадський порядок прибережної держави, або її безпека; наслідки злочину не поширюються на територію порту або

відсутній безпосередній обов'язок прибережної держави прийняти кримінальні заходи в разі вчинення конкретного провадження відповідно до вимог міжнародних договорів по боротьбі зі злочинністю - діє юрисдикція держави прапора [16].

Іноземні військові і державні судна, які експлуатуються в некомерційних цілях, користуються повним імунітетом від юрисдикції якої б то не було держави, крім держави прапора [18]. За зовнішнім кордоном територіальних вод судно знаходиться під виключною юрисдикцією держави, якій воно належить (ст. 92 Конвенції 1982 р.), хоча в прилеглий зоні, виключній економічній зоні і континентальному шельфі юрисдикція держави прапора обмежується суверенними правами прибережної держави [4, ст. 92].

У прибережній зоні діє юрисдикція прибережної держави для запобігання порушень санітарних, митних, фіскальних та імміграційних законів і правил контролю в межах її території або територіального моря (ст. 35 Конвенції 1982 р.) [4, ст. 35].

Колізійний принцип «закон прапора» являє собою трансформацію прив'язки «особистий (національний) закон» стосовно до повітряних та водних суден, космічних об'єктів. Колізійна прив'язка закон прапора (*lex flagi, lex banderae*), за загальним правилом, застосовується в міжнародному приватному праві для визначення того, в рамках якої правової системи буде регулюватися статус судна, використовуваного при здійсненні міжнародних морських, річкових і повітряних перевезень.

У деяких випадках закон прапора регулює і інші відносини, так чи інакше пов'язані з судном: правове становище членів екіпажу; відносини між судновласниками і членами екіпажу; право на майно, що знаходиться на затонулому судні у відкритому морі; відносини, що виникають із зіткнення суден, що плавають під прапором однієї держави; розподіл винагороди під час здійснення рятувальних операцій тощо [19, с. 101].

Що стосується доктрини міжнародного приватного права, то наведемо в якості прикладу думку І.В. Гетьман-Павлової, яка вказує, що закон прапора застосовується для вирішення наступних питань: повноваження, компетенція, права та обов'язки капітана або командира судна; договір найму членів екіпажу; відповідальність судновласника або авіапідприємства за дії командира (капітана) і екіпажу; обов'язки членів екіпажу і внутрішній судновий розпорядок; речові і забезпечувальні права на судна; морська іпотека, привілеї і гарантії речового характеру; форми реєстрації актів, на підставі яких виникають, передаються або припиняються речові і забезпечувальні права на судна; права кредиторів після продажу судна і погашення цих прав [19, с. 101 - 102].

Законом прапора врегульовуються всі трудові відносини між екіпажем судна і судновласником, між окремими членами екіпажу незалежно від місцезнаходження самого судна. Стосовно до трудових відносин, ускладнених іноземним елементом, використовуються різні колізійні принципи. До основних колізійних принципів, що застосовуються у трудових відносинах виступають: закон місця виконання роботи (*lex loci laboris*); особистий закон наймача (*lex personalis* фізичної особи-наймача працівника або *lex societatis* юридичної особи); закон автономії волі (*lex voluntatis*). У випадку множинності місць, де виконується робота, застосовним правом є національне право країни, в якій роботодавець має звичне місцезнаходження (принцип «закон країни роботодавця») – *lex personalis* фізичної особи-наймача працівника або *lex societatis* юридичної особи. Найбільш типовими випадками подібного роду виступають ситуації, коли виконувана робота зумовлена функціонуванням транспорту [20, с. 136].

Щодо судової практики з даного питання можна відзначити, що цілий ряд держав використовує принцип закону прапора під час розгляду і вирішення спорів, що виникають між членами екіпажу суден (наприклад, судові рішення у справі *Lauritzen v. Larsen* (345 U.S. 571 (1953) U. S.

Supreme Court); в зв'язку з правопорушеннями, які виникають на судні в межах відкритого моря (наприклад, судову справу *Regina v. Anderson* (1868) 11 Cox Crim. Cases 198; ССА, England). У рідкісних випадках, наприклад, при визначенні питання про застосовне право до морських перевезень, договорами фрахтування суден тощо, суди або арбітражні органи можуть використовувати даний принцип як допоміжний (наприклад, судові рішення у справі *Coast Lines v. Huding & Veder Chartering N.V.*; 1971 2 Lloyd's Rep 39) [21, с. 177].

Часто щодо морських суден виникають випадки збігу юрисдикції декількох держав. Наприклад, іноземне судно, що перебуває у внутрішніх водах або територіальному морі прибережної держави, одночасно може підпадати під юрисдикцію прибережної держави та юрисдикцію держави прапора, а якщо на цьому судні є іноземці (стосовно прибережної держави й держави прапора судна), то на них поширюється також персональна (чи особиста) юрисдикція держави національності. Таким чином, може виникати колізія юрисдикцій різних держав.

Колізія юрисдикцій різних держав у міжнародному морському праві не має універсального вирішення. Вона підлягає вирішенню щодо кожного конкретного випадку. У той же час загалом можна сказати, що територіальна юрисдикція, в основі якої лежить суверенітет держави, як правило, має пріоритет над територіальною юрисдикцією держави прапора судна й персональною юрисдикцією осіб, які перебувають на цьому судні. У свою чергу територіальна юрисдикція судна, як правило, має пріоритет над персональною юрисдикцією осіб, які перебувають на цьому судні. Однак така ієрархічна структура юрисдикцій не означає, що юрисдикція, яка володіє пріоритетом, виключає здійснення будь-якої іншої юрисдикції. Наприклад, на судні, що перебуває у внутрішніх або територіальних водах іноземної держави, питання внутрішнього розпорядку переважно підкоряються юрисдикції держави прапора, а не прибережної держави.

Особливим випадком колізії юрисдикції держав являє собою ситуація зіткнення суден.

Закон зіткнення суден урегульований Конвенцією про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності, яка витікає із зіткнення суден внутрішнього плавання (Женева, 15.03.1960 р.). Нею визначається відшкодування шкоди, заподіяної зіткненням між судами внутрішнього плавання в водах однієї з договірних сторін або суднам, або особам чи предметам, що на них перебували, а також відшкодування будь-якого роду шкоди, заподіяної внаслідок виконання чи невиконання маневру, або внаслідок недотримання правил одним судном внутрішнього плавання, або іншим судам внутрішнього плавання, або особам чи предметам, які перебували на борту таких суден, навіть якщо зіткнення не сталося. Положення цієї Конвенції не застосовуються до відшкодування збитків, що являються прямим або непрямим результатом радіоактивних властивостей чи одночасно радіоактивних і отруйних властивостей, а також вибухових або в іншому сенсі небезпечних властивостей ядерного палива чи радіоактивних продуктів або відходів [20, с. 136 - 137].

Відповідальність у відкритому порту, на річці або в територіальному морі регулюється законом місця зіткнення. Відповідальність за зіткнення суден у відкритому морі регулюється законом місця реєстрації, якщо судна зареєстровані в одній державі.

Недбай А. стверджує, що правова колізія при зіткненні суден стосується вирішення питання визначення правопорядку, що має застосовуватися до правовідносин сторін-учасників зіткнення суден. Загальновизнаним колізійним принципом для таких випадків до недавнього часу був принцип місця завдання шкоди, однак сьогодні для вирішення зазначеної колізії усе більшого визнання набуває використання сторонами деліктного зобов'язання колізійного принципу «автономії волі». Під яким варто розуміти коло колізійних норм, які належать до права певної держави, тобто коло та зміст норм, що визначають, право якої

держави може бути застосоване, а також коло та зміст норм, що визначають правила правової кваліфікації обставин події, зокрема, за умови, що таке право може бути тільки обмеженим, а деліктне зобов'язання повинно ґрунтуватися за засадах добросовісності, розумності та справедливості [20].

Обмеження відповідальності власників морських суден здійснюється відповідно до Брюссельської конвенції про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден (1924 р.). Відповідно до ст. 1 власник морського судна несе відповідальність тільки в межах вартості судна, фрахту, і акцесоріїв судна за:

1) відшкодування третім особам за шкоду, завдану їй на суші або у морі внаслідок дій або з вини капітана, екіпажу, лоцмана або будь-якої іншої особи, службовця на судні;

2) відшкодування за збитки завдані вантажу, ввіреного капітану для перевезення, або майну чи предметів, що знаходяться на борту судна;

3) зобов'язання, що випливають з коносаментів;

4) відшкодування за навігаційну помилку, зроблену під час виконання контракту;

5) винагороду за надання допомоги та рятування;

6) частку, що падає на власника за розрахунком при загальних аваріях;

7) зобов'язання, що випливають з контрактів укладених або з дій, виконаних капітаном в силу його законних повноважень, поза порту, до якого приписано судно, для дійсних потреб збереження судна або продовження рейсу, за винятком тих випадків, коли в основі цих потреб є недостатність або несправність обладнання або постачання на початку рейсу.

Стаття 2 вказує, що обмеження відповідальності не застосовується до:

1) зобов'язань, що випливають з дій або провини власника судна;



2) одного із зобов'язань, про які йдеться і пункті 8 статті 1, коли власник спеціально схвалив або підтвердив це зобов'язання;

3) зобов'язань, що впливають для власника з найму екіпажу та іншого персоналу, що обслуговує судно. Якщо власник або співвласник судна є одночасно капітаном цього судна, він не може посилається на обмеження його відповідальності у разі інших його помилок, ніж навігаційні, і при вини обслуговуючого персоналу судна [20, с. 137].

Закон порту вивантаження є керівною колізійною прив'язкою у разі визначення роду аварії, розподілу загально аварійних збитків, оскільки існує тісний взаємозв'язок між змістом правовідносин за загальною аварією і портом вивантаження. Лише морському праву характерний інститут загальної аварії. Під нею розуміють збитки, яких визнано внаслідок зроблених навмисно і розумно звичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки. Основу даного інституту складає принцип пожертвування частини заради рятування цілого, пожертвування меншим заради більшого.

Отже, існують випадки, коли держава обмежена в здійсненні юрисдикції над суднами під своїм прапором. Аналіз теоретико-правових аспектів можливості обмеження юрисдикції держави щодо суден свого прапора і відповідно здійснення такої юрисдикції іноземними державами дозволяє зробити висновок про наступні правомірні в сучасних міжнародних відносинах напрямках цієї діяльності і проведення їх класифікації [22, с. 85].

По-перше, в залежності від суб'єкта міжнародного права, що приймає рішення про таке обмеження. Суб'єктами досліджуваних правовідносин, очевидно, можуть виступати виключно суверенні держави і міжнародні організації, в особі своїх незалежних інститутів. Як корінну відмінність між зазначеними суб'єктами, крім загальновизнаного якості, що визначає міжнародні організації як похідного від правосуб'єкта

суверенної держави, необхідно виділити можливість останнього добровільно обмежити свою юрисдикцію в досліджуваних правовідносинах [22, с. 86].

По-друге, в залежності від підстави можливості такого обмеження. Керуючись положеннями концепції договірної юрисдикції держави прапора, безсумнівно, в якості підстави можливості обмеження будуть виключно норми міжнародних договорів або положення резолюцій уповноважених органів міжнародних організацій. Прикладом можуть служити підстави вилучення з юрисдикції держави прапора судна відповідно до ст.110 Конвенції ООН з морського права 1982 р. [22, с. 86].

У той же час, міжнародне право встановлює імунітет щодо окремих категорій суден іноземної держави. Зокрема, відповідно до ст. 32, 95, 96 Конвенції ООН з морського права 1982 р., військові кораблі і судна, що належать державі або експлуатуються нею і перебувати тільки на некомерційній державній службі, користуються повним імунітетом від юрисдикції якої б то не було держави, крім держави прапора. Причому дане становище справедливо і по відношенню до торговельних суден, що виконують публічні функції, наприклад, зафрахтовані для військових перевезень [22, с. 86].

По-третє, в залежності від обов'язковості виконання такого рішення. З точки зору обов'язковості виконання рішення про обмеження юрисдикції держави прапора представляється можливим виділити пріоритет міжнародних організацій по відношенню до суверенних держав, уповноважених в межах своєї компетенції приймати юридично обов'язкові для держав-членів нормативні правові акти, а також забезпечувати контроль в ході їх реалізації. Обсяг повноважень, що дозволяє визначити можливі дії, спрямовані на реалізацію такого рішення, також знаходяться в компетенції зазначених організацій [22, с. 87].

На підставі вищевикладеного можна зробити висновок про можливість обмеження юрисдикції держави прапора над її судном, що не

володіє імунітетом, у відкритому морі, не тільки коли акти втручання засновані на правах, що встановлюються міжнародними договорами (заснованих на узгодженому волевиявленні держав), але також і на виконання рішень міжнародних організацій, що носять, як правило, примусовий характер [22, с. 87].

### **Висновки до Розділу 1**

Дослідженням встановлено, що судно – це основоположне поняття в морському праві. Воно зустрічається у більшості міжнародних конвенцій, але уніфікованого визначення немає і конвенції містять лише такі визначення поняття «судно», які необхідні для досягнення передбачених у них цілей.

Основними ознаками судна виступають: назва судна, прапор та національність, реєстрація та ідентифікація. Прапор судна являє собою зовнішнє вираження національності судна. У свою чергу, національність виступає приналежністю судна до певної держави.

Відповідно до конвенції ООН з морського права 1982 р., судно має плавати під прапором лише одної держави і підкорятися її юрисдикції у відкритому морі. З цього принципу випливає, що між судном і державою прапора має існувати «реальний зв'язок». Держава повинна ефективно здійснювати свою юрисдикцію в адміністративних, технічних і соціальних питаннях і контроль над кожним судном, що плаває під її прапором.

На судно у відкритому морі поширюються закони тієї держави, під прапором якої воно плаває. При заході морського торговельного судна в іноземні порти, внутрішні води або територіальне море воно підпадає під дію суверенної влади прибережної держави.

Це в свою чергу може призводити до збігу юрисдикцій декількох держав і виникнення колізій. На даний момент не існує уніфікованого вирішення такого явища і кожна ситуація розглядається окремо.

Однак в тих випадках, коли злочин поширюється лише на іноземне судно і його екіпаж, не порушується громадський спокій або громадський порядок прибережної держави чи її безпека, наслідки злочину не поширюються на територію порту, або відсутній безпосередній обов'язок прибережної держави прийняти кримінальні заходи в разі вчинення конкретного провадження відповідно до вимог міжнародних договорів по боротьбі зі злочинністю - діє юрисдикція держави прапора. Це дозволяє стверджувати про верховенство принципу закону прапора судна у ряді ситуацій.

## РОЗДІЛ 2. РЕЄСТРАЦІЯ СУДЕН ПІД ДЕРЖАВНИМ ПРАПОРОМ

### 2.1. Поняття реєстрації суден під прапором

Одним з напрямків реалізації принципу реального зв'язку між судном і державою прапора, закріпленого міжнародною спільнотою в положеннях ст. 91, 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р., встановлено обов'язок держави ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контроль над судами, які плавають під її прапором, зокрема «вести реєстр суден із зазначенням назв суден, що плавають під її прапором, і їх даних, крім тих суден, які виключені із загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їх невеликих розмірів».

В юридичній літературі визнається, що реєстрація суден та прав на них є серйозною державною функцією, що здійснюється державою для обліку суден, які плавають під національним прапором, та контролю за дотриманням цими суднами умов міжнародних договорів, якими врегульоване морське судноплавство [6, с. 157].

Реєстрація судна є юридичним актом визнання державою виникнення, обмеження, переходу або припинення прав на судно та єдиним доказом існування зареєстрованих прав. Ці права можуть бути оскаржені тільки в судовому порядку. Реєстрація судна в судовому реєстрі розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за суднами, що плавають під національним прапором [6, с. 157].

За допомогою реєстрації здійснюється контроль моменту виникнення в конкретного судна права плавання під прапором цієї держави, дотримання законності та легітимності відчуження суден і передачі їх у заставу, а також заходів безпеки мореплавства. Здійснення реєстрації судна означає також, що національний орган морської адміністрації перевірів правові аспекти та технічний стан судна, переконався в їхній

повній відповідності вимогам національного законодавства, заснованого на міжнародних нормах, та засвідчує цей факт перед третіми особами. Головними умовами реєстрації судна у відповідному реєстрі є підтвердження про анулювання попередньої реєстрації, якщо така наявна, а у випадку бербоут-чартеру (фрахтування судна без екіпажа) підтвердження того, що право плавання під прапором іншої держави припинено, а свідоцтво про технічний стан судна видано одним із класифікаційних товариств [6, с. 157].

Реєстрація судна є умовою набуття національної приналежності та права плавання під державним правом. Набуття судном права плавання під державним прапором певної держави визначає національну приналежність судна. Таким чином, ці правові властивості тісно пов'язані. Умови державної реєстрації є різними в різних країнах [6, с. 157].

Реєстрація як вид адміністративного провадження охоплює широке коло суспільних відносин, учасниками яких, з одного боку, є органи виконавчої влади, спеціально уповноважені посадові особи, а з іншого боку, – громадяни, громадські об'єднання, юридичні особи та ін. Згідно з цією різноманітністю відносин будується і система нормативних правових актів, що регулюють «реєстраційні процесуальні правовідносини», а отже, й відповідне адміністративне провадження [6].

Необхідно відзначити, що в міжнародному морському праві відсутні правові норми, які прямо вказують на необхідність реєстрації судна. Теоретично судно може бути не зареєстрованим у жодному судовому реєстрі і не мати національної приналежності [23, с.333]. Судно без конкретної національності розглядається як судно без громадянства: воно не користується захистом у відкритому морі, йому буде заборонено доступ до іноземних портів, і врешті-решт судно не зможе приймати участь у міжнародному торговельному мореплаванні на гідному рівні [24].

У світі існує безліч судових реєстрів та, на жаль, не існує уніфікованої системи реєстрації і кожна держава сама вирішує за якими

вимогами судно може бути зареєстровано. Наприклад, у Франції право плавання під французьким прапором надається суднам, що не менш ніж на 50% належать французьким громадянам або цілком належать товариствам, які знаходяться у Франції, і їхнє керівництво та більшість членів - французи. Таким чином, наявні три головних умови: величина французького капіталу не менше 50%; місцезнаходження органів управління - французька територія; керівництво органів управління і більшість членів товариства - французи. Крім того, французьке морське законодавство обмежує можливості включення іноземців до складу суднового екіпажа французьких суден і для зайняття посад капітана і його помічників [25].

У США право прапора надається: суднам, побудованим в США і які належать громадянам США; суднам, захопленим під час війни громадянами США і законно присудженим як винагороди; суднам, конфіскованим за порушення законів США; суднам некаботажних перевезень (незалежно від місця побудови, якщо вони цілком належать громадянам США) [26].

У Республіці Молдова згідно п.3 Правил реєстрації морських суден, реєстрація судна представляє собою: свідоцтво про право плавання під державним прапором Республіки Молдова та свідоцтво про право власності на судно, призначений для присвоєння національності судну і поширення на нього юрисдикції держави прапора шляхом внесення відомостей про нього в судновий реєстр, а також подальших відповідних приміток, записів, підтверджених і завірених підписом посадової особи, відповідальної за вчинення записів [19, с. 106].

У судновому реєстрі реєструються судна, які пройшли огляд класифікаційним товариством, визнаним Урядом Республіки Молдова, і мають відповідні документи (сертифікати) про придатності до експлуатації, видані компетентним органом держави прапора або

класифікаційним товариством, що діє за дорученням Морської адміністрації Республіки Молдова (п. 5) [19, с. 106].

Судно набуває права плавання під прапором Республіки Молдова з моменту внесення в судовий реєстр відповідних записів (п. 11). Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства Республіки Молдова, консул Республіки Молдова може видати тимчасове свідоцтво на право плавання під прапором Республіки Молдова судну, придбаному або знову побудованому в іншій державі (п. 15) [19, с. 106].

На борту всіх суден, що плавають під прапором Республіки Молдова, повинні вестися судові журнали і документація, які зберігаються протягом 2 років з моменту внесення останнього запису, незалежно від будь-яких змін назви судна, і надаватися для контролю і зняття копій особами, мають законний інтерес в отриманні такої інформації відповідно до законодавства Республіки Молдова - держави прапора (п. 20) [19, с. 106].

У разі продажу судна і його реєстрації в іншій державі судові журнали і документація за період до його продажу повинні зберігатися і надаватися для контролю і зняття копій особами, що мають законний інтерес в отриманні такої інформації відповідно до законодавства Республіки Молдова - колишньої держави прапора (п. 21) [19, с. 106].

Реєстрація суден і надання права плавання під прапором Республіки Молдова здійснюються на підставі заяви власника судна або судовласника (фрахтувальника судна за бербоут-чартеру) при позитивному висновку Міністерства закордонних справ і європейської інтеграції (п. 22). До заяви про реєстрацію необхідно додати документи, підтверджують згоду власника і дозвіл компетентного органу попередньої реєстрації на переклад судна під прапор Республіки Молдова (п. 23) [19, с. 106].

Міжнародною спільнотою була зроблена спроба уніфікувати і узгодити відношення зв'язку і контролю держави прапора над судами,



оскільки зміст такого контролю розуміється багатьма державами далеко неоднозначно. З 20 січня по 7 лютого 1986 р. в Женеві проходила Конференція ООН щодо розроблення універсальних правил, які стосуються умов реєстрації суден. У результаті було підписано Конвенцію про умови реєстрації суден. З 109 держав, які взяли участь в Конференції, Конвенцію підписали 81 держава, але Конвенція ця в силу не вступила і не вступить ніколи, напевно. Для такого твердження багато сміливості не потрібно, оскільки загальновідомо, що ні економічної зацікавленості, ні юридичної обґрунтованості більшість держав, що підписали Конвенцію, не виявили [27].

Можна виділити такі основні принципи надання державою права плавання під її прапором:

- кожна держава, незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі;
- судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати;
- між державою й судном повинен існувати реальний зв'язок;
- судна плавають під прапором тільки однієї держави (судно, що плаває під прапором двох або більше держав, може розглядатися як таке, що не має національності);
- судно не може змінити свого прапору під час плавання або стоянки при заході в порт, крім випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації [5, с. 168].

Загальною рисою вимог, що висунуті державами для надання права плавання судна під їхніми прапорами, є дотримання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. Насамперед це виявляється у вимогах: до національності власника судна; до «осілості» власника судна або фрахтувальника за договором бербоут-чартеру, у державі прапора; до

зосередження керування судном у руках громадян держави прапора; до обмеженої участі іноземців у складі екіпажа судна [5, с. 168].

Одним з поширених видів реєстрації суден є рефлагація. Рефлагація суден - процедура, в ході якої здійснюється зміна прапора. Так, спочатку зареєстрований в одній країні плавзасіб може бути перереєстровано під підданство іншої. Даний процес супроводжується зміною конвенційних свідоцтв, отриманих раніше від старої адміністрації прапора, на нові.

Рефлагація судна потрібна при виникненні різних ситуацій. Найпоширенішими причинами є: поява нового власника; переїзд власника до іншої країни; переорієнтація напрямків плавання; зміна умов експлуатації і тощо.

## **2.2. Типологія судових реєстрів**

Отже, реєстрація в реєстрі суден повинна містити назву, позивний, рік і місце побудови судна, порт його приписки, а також ім'я та адресу судовласника. Назва судна обирається судовласником, перелік вільних імен обмежений списком, який міститься в судовому реєстрі. Це виключає потрапляння в реєстри суден з однаковими назвами. Позивні судна призначаються морською владою країни, до якої воно належить, і складаються з комбінацій букв і цифр. На додаток кожному судну присвоюється ідентифікаційний номер, який видається міжнародною урядовою організацією (Міжнародна морська організація - ІМО) [28].

Реєстри суден можуть бути як державними, так і приватними. Ставлення до державної приналежності судна стало розмиватися після Другої світової війни. Якщо раніше судно повинно було строго підкорятися національній юрисдикції і реєструватися тільки в національному реєстрі, то тепер судовласник в більшості випадків може обирати як країну реєстру, так і країну прапора [28].

Реєстрація суден під іноземними прапорами проводиться з метою: недосяжності судна для незаконних арештів, конфіскацій і стягнень в країні проживання судновласників; уникнути зайвого декларування у разі придбання судна, особливо яхт і катерів приватних осіб; з метою уникнення будь-яких обмежень в країні проживання судновласників (наприклад, заборона найму моряків - іноземців, вимоги певної зарплати екіпажу, завищених побутових умов); зменшення податків на доходи від експлуатації судна тощо .

Репутація держави, як морської держави, безумовно, впливає на вибір прапора. За рахунок того, що країна прапора може абсолютно не бути морською державою, не мати виходу до моря і, як наслідок, не брати участь в конфліктних і військових ситуаціях на воді. Це сприяє появі незаплямованої репутації, що грає важливу роль, як для судновласників при виборі прапора, так і для приймаючих портів при здійсненні власних програм лояльності, адже всі вони схильні до зовнішньополітичного фактору [29, с. 131].

В даний час в світі налічується величезна кількість судових реєстрів, серед яких можна умовно виділити три основні групи: державний реєстр, другий (міжнародний) реєстр, третій («зручні прапори») реєстр.

Державні реєстри є досить поширеними на сьогоднішній день. Вони встановлюють найбільш жорсткі вимоги до реєстрації суден. Ці вимоги, як правило, в повному обсязі відповідають вимогам правил Конвенції ООН про умови реєстрації суден 1986 р. [30, с. 12].

Закритий реєстр передбачає можливість реєстрації суден тільки резидентами країни, які підпадають під повне місцеве оподаткування і посилений бюрократичний контроль.

На противагу закритому реєстру виступає відкритий реєстр. Відкритий реєстр має на увазі можливість реєстрації судна на ім'я нерезидентів або іноземну компанію зі звільненням або істотним

зниженням податків на доходи від експлуатації судна, дозвіл наймати екіпаж будь-якої національності. Список таких країн досить великий. Деякі країни вступили в ЄС, але зберігають колишні пільги для судноплавної галузі як і в «офшорні» часи - це Мальта і Кіпр [31].

Відкритий реєстр можливо умовно поділити на відкритий міжнародний реєстр на основі «материнської» держави або на офшорній території з юридичними посиланнями на «материнську» державу та третій відкритий реєстр, який частіше називають «зручними прапорами».

Отже, поряд із державними реєстрами в деяких країнах існують так звані «другі», або «міжнародні реєстри». Другі реєстри встановлюють менш жорсткі вимоги до реєстрації суден порівняно з державними реєстрами. Зокрема вони, як правило, не встановлюють обмежень для наймання на судно іноземних громадян [5, с. 169].

В кінці 80-х рр. Норвегія, Данія і Німеччина ввели свої міжнародні судові реєстри зі значними перевагами для судновласників в порівнянні з національною реєстрацією, їх число теж збільшується. Вони передбачають низькі податки на доходи від судноплавства, держава розраховує на отримання тоннажного збору. Дозволяється наймати дешеву іноземну робочу силу, зменшуються відрахування до фондів соціального забезпечення іноземних моряків. Розмір зарплати допускається встановлювати в залежності від рівня життя країни, громадянином якої є конкретний член екіпажу, і рівень зазвичай узгоджується з Міжнародною федерацією транспортних робітників (ITF) [32].

Щодо ряду країн стали навіть вживати термін "брудний прапор": через слабкий контроль їх морських адміністрацій судновласники порушують міжнародні конвенції у сфері безпеки мореплавання, умови рівня оплати праці моряків, перевозять наркотики та зброю [32].

Розглянемо приклади відкритих реєстрів у деяких державах. Антигуа і Барбуда: прапор цієї держави відноситься до шановних прапорів і багато в чому за своїми вимогам підлаштовується під вимоги Німеччини.

Вік судна повинен бути не більше 25 років. Усі судна, заявлені на реєстрацію, підлягають огляду інспектором, який дає згоду або відмову на реєстрацію судна. Інспекція платна і оплачується судновласником незалежно від результату огляду. Інспектори призначаються з країни, прилеглої до порту знаходження судна. Власником судна може бути тільки національна компанія або іноземна, що зареєстрована у відповідному державному реєстрі компаній згаданої країни. З фінансової точки зору є дорогим реєстром [31].

Домініка має вимогу до віку судна - до 20 років. При віці понад 20 років потрібне підтвердження Класифікаційного товариства, що судно під класом і що будуть видані класифікаційні документи після реєстрації судна під прапором Домініки. Судновласником може бути компанія Домініки або будь-якої країни, якщо здійснити її реєстрацію в Домініці (типу філії) [31].

У країнах Британського торговельного прапора престижний і привабливий торговельний морський прапор Великої Британії видають її домініони Кайманові острови, Бермудські острови, острів Мен, Терк і Кайкос, Британська Вірджинія, Гібралтар. Однак тут ряд специфічних вимог. По-перше, визнаються лише кілька класифікаційних реєстрів. Російський морський реєстр судноплавства і Польський судновий реєстр в цей список не потрапили. Інша вимога - вільне володіння англійською мовою капітаном. Як правило, судновласником може бути тільки компанія з Великої Британії або її залежних домініонів, що не складає перешкоди, так як ці території є місцями реєстрації офшорних компаній.

Острів Мен став активно розвивати сферу послуг з реєстрації суден після прийняття в 1984 р. Акту про реєстрацію торговельних суден. У порівнянні з розглянутими судновласницькими офшорами спеціальне законодавство острова Мен надає судновласникам деякі додаткові можливості, пов'язані з тим, що судновий реєстр острова Мен є частиною британського судового реєстру [33].

Судна, зареєстровані на острові Мен, залишаються суднами під британським прапором (британськими суднами), одночасно перебуваючи під юрисдикцією, незалежної від Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії. Відповідно розрізняються процедури внесення в судновий реєстр острова для британських суден і для суден, які до цього мали інші прапори. Для британських суден допускаються спрощені процедури. Важлива перевага реєстрації суден на острові Мен полягає в тому, що щорічні збори з зареєстрованих суден не стягуються. У разі первинної реєстрації судна або переході судна з іноземного реєстра стягується разовий збір за ставками залежно від тоннажу [33].

У Мальті судновласник судна під мальтійським прапором - обов'язково мальтійська компанія, що звільняється від місцевих податків. Також схвалюються багато офшорних юрисдикцій. Реєстрація під цим прапором вважається престижною і заставне право Мальти задовольняє багато банків при видачі кредитів під заставу судна. Вік суден від 20 до 24 років вимагає перевірки інспектором Мальти протягом 1 місяця після реєстрації. У віці 25 років і більше перевірка інспектором здійснюється до реєстрації. Практично не реєструються рибальські судна, що пов'язане з великими труднощами при реєстрації.

Грузія обмежує реєстрацію максимальним віком суден 30 роками. Більш старі судна не реєструються, за винятком для одного рейсу на металобрухт. Судновласником може бути компанія будь-якої країни. Не має особливих вимог до рибальських суден. Для цих суден не потрібні підтвердження до робочих документів (Endorsements) команді екіпажу і планів з охорони судна і портів [31].

Беліз має подібні умови реєстрації як і Грузія. Останнім часом Беліз посилив вимоги до суден при реєстрації і дуже рішуче реагує на зауваження портової влади інших країн щодо своїх суден, вимагаючи пояснень від судновласників. Реєстрація рибальських, риботранспортних і виробничих суден вимагає придбання ліцензії рибного судна для

відкритого моря. Це збільшує ціну реєстрації приблизно на 100%, але ніяких додаткових прав не дає. Роль ліцензії - контроль за виловом і перевезенням риби. Кожний місяць вимагають звіти щодо виловленої риби. Також для рибальських суден існує вимога підтвердження до робочих документів (Endorsements) для команд екіпажу і планів з охорони судна і портів [31].

Отже, можна стверджувати, що міжнародні реєстри зазвичай зберігають економічний зв'язок між судном і державою прапора, юридичну і контролюючу роль держави, а ось податкові правила, нюанси щодо національності моряків, рівня зарплати і місцезнаходження компанії є більш гнучкими у порівнянні з національними.

«Треті реєстри», або «зручні прапори» реєструють судна незалежно від національності їхнього власника, хоча умови реєстрації в таких реєстрах можуть бути обумовлені вимогами, щоб власником судна була юридична особа, зареєстрована в цій країні. У той же час ця юридична особа може перебувати у власності громадянина будь-якої держави. За цією реєстрацією так само немає обмежень, пов'язаних із національністю екіпажа судна. Таким чином, у державній реєстрації фактично відсутня необхідність реального зв'язку з цим судном, тому що ні власник, ні екіпаж цього судна не мають необхідності в реальному зв'язку з державою реєстрації. У свою чергу, держава природно немає обов'язків перед членами екіпажу й власником судна [5, с. 169].

Під терміном "зручний" прапор (його ще називають "дешевим") - розуміється сукупність умов, що надаються урядом країни нерезидентам - власникам іноземних суден, готових ходити під прапором країни, яка надає ці умови [34].

Гроєгорі В. Р. описує "зручний" прапор як інструмент, розроблений сучасним морським бізнесом щоб обходити західні трудові та податкові норми за допомогою міжнародної реєстрації судна [35]. Бочек Б. А. розглядає "зручний" прапор як "прапор будь-якої країни, що дозволяє

реєструвати судна, що перебувають у власності та під контролем іноземних держав, за умов, які з якихось причин є зручними та доречними для осіб, які реєструють судна" [36].

У світі існують дискусії чи виступають відкритий реєстр і «зручний прапор» однаковим визначенням і як вони відрізняються. Jihong Chen та інші описує "зручний" прапор як особливу практику судноплавства, згідно з якою торговельне судно реєструється в іншій країні, ніж країна власника судна, і судно плаває під прапором цієї країни. Тісно пов'язаний термін відкритий реєстр використовується для опису організації, яка реєструватиме судна, що належать іноземним організаціям. Два терміни прапора зручності та відкритого реєстру здаються схожими, але все ж існують незначні відмінності. Міжнародна транспортна федерація (ITF) іноді оголошує окремий відкритий реєстр "прапором зручності", щоб подати сигнал профспілкам-членам бойкотувати судна, зареєстровані в цих країнах [37, с. 22]. Батт Н. та інші також стверджують, що «терміни "відкритий реєстр" та "прапор зручності" часто використовуються як взаємозамінні, що викликає плутанину, проте це не одне і те ж» [38].

Найбільше число суден під "зручними" прапорами зареєстровано в Панамі і Ліберії, на Багамських островах і Кіпрі, Мальті та Сінгапурі. Серед країн, які надають послуги реєстрації суден, є навіть такі, які не мають виходу до моря (наприклад, Монголія і Болівія) [34].

Практика використання іноземних прапорів почалася в 1920-х рр., коли судноплавні компанії з США перереєстрували свої судна в Панамі. У той час в США діяв сухий закон, і на борту американських пасажирських суден заборонялося продавати спиртне. Приклад Панами виявився привабливим. Гондурас, потім Ліберія і Коста-Ріка приєдналися до тенденції враховувати в законодавстві переважно інтереси судновласників.

Ці держави також ввели порядок відкритої реєстрації торговельних суден іноземних судновласників. Після Другої світової війни масштаби реєстрації морських суден під «зручними» прапорами стали настільки



значними, що МФТ зробив кампанію проти експлуатації флоту під «зручним» прапором, основні положення якої були сформульовані в 1949 р.. З'їзди МФТ в Стокгольмі в 1952 р. і в Амстердамі в 1958 р. зіграли велику роль в боротьбі проти реєстрації флоту під зручні прапори. Ці з'їзди закликали бойкотувати судна, судновласники яких відмовлялися визнавати мінімальні соціальні гарантії для моряків, вироблені МФТ. Бойкот торкнувся від 300 до 400 суден [39].

Отже, після Другої світової війни реєстри невеликих країн, які ніяк не потрапляли під визначення провідних морських держав, стали швидко зростати. За простоту реєстрації і низькі податки їх стали іменувати країнами зручного прапора. Ще в 1968 р. Ліберія обігнала Велику Британію як за кількістю суден, що ходять під її прапором, так й за їхнім сумарним дедвейтом. Дані Міжнародної морської організації (ІМО) свідчать, що в 2009 р. більше половини всіх торговельних суден були зареєстровані в країнах зручного прапора, при цьому під прапорами Панами, Ліберії і Маршаллових островів ходить 40% всіх судів в перерахунку на дедвейт [28].

Проте не всі «зручні прапори» зовсім втрачають зв'язок з державою прапора і залишаються привабливими для судновласників з гарною репутацією. Прикладом такого реєстру є реєстр Кіпру. Кіпрський реєстр суден є одним з найпопулярніших в світі, за даними 2019 р. на Кіпрі було постійно зареєстровано 1,039 суден. Кіпрський прапор стабільно знаходиться в білому списку комітету паризького меморандуму.

Судно може бути зареєстровано у Державному судовому реєстрі Кіпру за умови якщо:

- 1) більш ніж 50% акцій судна належать: громадянам Кіпру; громадянам ЄС, які не проживають постійно на Кіпрі, але призначили свого уповноваженого представника в Республіці Кіпр.

- 2) 100% акцій судна належать одній або більш корпораціям, зареєстрованим і діючим: відповідно до законодавства Республіки Кіпр, які

мають зареєстрований офіс в Республіці; відповідно до закону будь-який інший країни-учасниці ЄС, що має свій зареєстрований офіс, органи управління основне місце діяльності в межах Європейської економічної зони і, які призначили уповноваженого представника на Кіпрі, або передали керування судном в повному обсязі кіпрської компанії чи товариству з управління суднами, що здійснює свою діяльність на Кіпрі [40].

У зв'язку з вищевикладеними вимогами, всі власники, які не є громадянами ЄС та бажають зареєструвати свої судна під прапором Кіпру, можуть зареєструвати компанію на Кіпрі, яка або придбає судно на своє ім'я, або зафрахтує його. Практика і звичаї створили спеціальний тип кіпрської компанії-власника судна, що є компанією з обмеженою відповідальністю і має статутний капітал, як правило, в розмірі € 1.000 розділений на 1,000 акцій по € 1 кожна [40].

Головними перевагами реєстрації судна на Кіпрі є: прапор ЄС; відсутність податку на прибуток від функціонування або управління зареєстрованого на Кіпрі судна або на дивіденди, отримані від компанії-власника судна; відсутність податку на приріст капіталу від продажу або передачі зареєстрованого на Кіпрі судна або акцій компанії-власника судна; відсутність прибуткового податку на заробітну плату директорів і команди; низька вартість реєстрації; сприятлива податкова схема заснована на валовій місткості судна; відсутність мита на судові заставні або інші страхові документи; низька вартість реєстрації та витрат по управлінню компаніями [40].

Уряд Кіпру допускає паралельну реєстрацію суден, тобто судно може значитися одночасно і в реєстрі тієї країни, де воно було зареєстровано спочатку, і в кіпрському судовому реєстрі. Для паралельної реєстрації суден повинні бути виконані наступні умови: судно повинно бути зафрахтоване кіпрською компанією на умовах «бербоут-чартер»; закони країни первісної реєстрації судна повинні допускати можливість

паралельної реєстрації; в кіпрський судновий реєстр надається письмова згода первісного реєстратора і власників об'єкта застави в тому випадку, якщо судно передано в заставу [41].

У період паралельної реєстрації первісна реєстрація припиняється і судно повинно ходити під кіпрським прапором. У документах судна вказується номер з кіпрського судовому реєстру і порт приписки. Важливо відзначити, якщо більш половини «акцій судна», зареєстрованого на Кіпрі, передаються іноземним резидентам, то судно підлягає виключенню з кіпрського судового реєстру [41].

Зростанню привабливості зареєстрованих на Кіпрі судновласницьких і суднокористувальницьких компаній сприяє членство країни в низці міжнародних організацій. Кіпр є членом ООН, Ради Європи, Британської співдружності націй, Руху неприєднання, Митного союзу ЄС. Уряд Кіпру ратифікував практично всі основні міжнародні конвенції, пов'язані з судноплавством, а також уклав велику кількість двосторонніх угод з питань міжнародного оподаткування та судноплавству. Найбільші порти Кіпру - Ларнака і Лімассол - оголошені відкритими портами [40].

Отже, впевнено можна стверджувати про популярність «зручних прапорів» серед реєстрів світу.

### 2.3. Особливості «зручних» прапорів

Поняття «зручного» прапора стосується реєстрації судна під національним прапором певної країни, при цьому фактичної прив'язки судновласника до цієї країни може і не бути.

В першу чергу, зручний прапор судна вигідний країни, яка надає такі послуги, так як це легкий спосіб отримати певний дохід. Бюджет країн зручних прапорів формується в значній частині від реєстраційних внесків судновласників. У зв'язку з цим, між країнами зручного прапора виникає конкуренція, внаслідок якої, для залучення нових суден під свій прапор, занижуються вимоги до охорони праці, до віку і стану суден, що негативно позначається на безпеці світової флоту та умовах роботи моряків [27].

Для судновласників переваги застосування зручного прапора полягають в наступному: за невисоку плату вони отримують низькі податкові ставки і реєстраційні збори, причому всі процедури щодо реєстрації судна відбуваються за максимально спрощеною схемою і в самі стислі терміни. Стандартний час реєстрації судна під зручним прапором займає близько тижня. До того ж наявність зручного прапора судна гарантовано дає власникам суден можливість перереєстрації в реєстрі іншої держави і також паралельної реєстрації. Реєстрація судна можлива як в самій державі, що надає такі послуги, так і в його закордонних консульствах [27].

Слід зазначити, що разом з податковими витратами значно знижуються і експлуатаційні витрати, так як мають значно менші вимоги до технічного стану та екіпажу судна. У низці держав практично повністю відсутній контроль за виконанням норм з безпечної експлуатації судна і часто відсутня вимога огляду технічного стану судна, так як існує більш спрощена процедура отримання документів, що засвідчують придатність судна до плавання [27].

Реєстрація судна під "зручним" прапором здійснюється в найкоротші терміни, причому для цього потрібна мінімальна кількість документів і

стягується невеликий реєстраційний збір. Після проходження процедури реєстрації судновласник може набирати команду на власний розсуд (до громадянства членів екіпажу не пред'являється жодних вимог), оплачуючи працю працівників як вважає за потрібне (частіше це дуже низький рівень оплати праці). Цікавою є також й та обставина, що практично всі держави, що надають "зручний" прапор, не мали в своєму минулому конфліктів (зокрема, військових) з більшістю існуючих держав. Саме тому для судна з таким прапором в іноземних морських портах переважно застосовуються знижені ставки портових зборів [34].

Однією з головною перевагою є можливість здійснювати комерційну експлуатацію судна за межами держави прапора. Це в свою чергу зменшує витрати судновласників на податки. Сьогодні масштаби використання "зручних" прапорів в світі досягли рекордного рівня: під ними зареєстровані вже більше половини всіх суден світового торговельного флоту [42].

Основна причина збереження "зручного" прапора в практиці торговельного мореплавання - продаж національного реєстру, що є одним з найважливіших джерел поповнення доходів державного бюджету.

Для судновласника процедура реєстрації під "зручним" прапором відрізняється простими юридичними формальностями, що забезпечує йому свободу дій і дозволяє діяти відповідно до законодавчих норм, прийнятих в цій країні, які передбачають спрощене оподаткування, занижені вимоги до рівня зарплати екіпажу, до його комплектування, кваліфікації, соціального страхування, технічного оснащення суден. Наприклад, для того щоб зареєструватися під ліберійським прапором, необхідно заснувати компанію, зареєструвавши її в одній з контор, розташованих в Нью-Йорку (США) або Цюріху (Швейцарія). Для тих, хто хоче зареєструвати своє судно в Панамському реєстрі, передбачено процедуру реєстрації в режимі онлайн [42].

Держави, які надають "зручний" прапор, обіцяють судновласникам найбільш пільгові умови: швидку, спрощену і дешеву реєстрацію, низькі податкові ставки, невеликі реєстраційні збори, мінімум формальностей і вкрай короткий термін реєстрації та проведення будь-яких операцій за реєстром. Термін реєстрації (як тимчасової, так і постійної) судна під "зручним" прапором займає всього кілька днів. Ще менше часу йде на реєстрацію будь-яких угод (заставу судна, передача в бербоут-чартер тощо) з судном в реєстрі прапора. Режим "зручного" прапора гарантує судновласникам-нерезидентам можливість швидкої і безперешкодної перереєстрації в морському реєстрі іншої країни, а також можливість паралельної реєстрації суден. Він гарантує судновласникам реєстрацію іноземних суден як в самій країні "зручного" прапора, так і в її зарубіжних консульствах, на тимчасовій і постійній основі [42].

Реєстрація судна під "зручним" прапором дає переваги судновласнику як при комерційної експлуатації судна, так й під час здійснення операцій по обтяженню або відчуження (продажу, передачі) судна.

Для судновласників основний аргумент на користь переведення суден під "зручний" прапор - можливість уникати високого оподаткування, прийнятого на батьківщині, і більш жорстких вимог дотримання безпеки та забезпечення нормальних умов життя командам на судах, які існують у великих судноплавних державах. Місцева влада зазвичай не наполягає на неухильному дотриманні судновласниками всіх норм місцевого та міжнародного регулювання мореплавства.

Щоб залучити судновласників до переведення їх суден під "зручний" прапор, влада держави прапора обіцяє надавати митні пільги, ефективні банківські, юридичні та бухгалтерські послуги, можливість невідкладно зв'язатися з будь-якого питання з місцем реєстрації судна. "Зручний" прапор надає судновласнику можливість користуватися інфраструктурою конкретної країни, наприклад її світовою мережею консульств,

забезпечувати оперативне вирішення юридичних та організаційних питань тощо. Адміністрація морських реєстрів "зручного" прапора зазвичай охороняє анонімність директорів та інших посадових осіб судноплавних компаній і гарантує збереження конфіденційності їх комерційних операцій. Привабливість реєстрів "зручного" прапора обумовлена значним скороченням витрат судновласників на утримання екіпажів [42].

Деякі судновласники сподіваються, що зручний прапор дає певні переваги або навіть може перешкодити накладенню арешту на морське судно, оскільки держава прапора не є учасницею жодної з конвенцій про арешт суден. Хоча більшість держав зручного прапора, дійсно, не приєдналися до жодної з конвенцій про арешт суден, це, зрозуміло, не рятує судно від арешту. Слід зауважити, що у разі, коли країна, де зареєстровано судно, не є договірною державою, наприклад, Конвенції щодо уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. (до якої приєдналася Україна), то в ч. 2 ст. 8 цієї Конвенції передбачається, зокрема, що судно, яке ходить під прапором держави, яка не є договірною державою Конвенції, може бути арештоване в межах юрисдикції будь-якої з договірних держав за допомогою однієї з морських вимог, перелічених у ст.1 Конвенції [27].

Так, у 2019 р. Господарський суд Миколаївської області ухвалив рішення щодо арешту судна GINGER (IMO 6521915, прапор Танзанії (прапор держави, яка не є учасницею Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, власником якого є - Leymark Industrial Limited Partnership відповідно до заяви ЗАТ Baltijos Laivu Valdymas. В обґрунтування поданої заяви про забезпечення позову заявником зазначено, що у ЗАТ Baltijos Laivu Valdymas виникла морська вимога до Leymark Industrial Limited Partnership у розмірі 5 610 доларів США та 6 165, 00 євро, що еквівалентно 332 555, 00 гривень, в результаті неоплати судновласником вищезазначеної суми за надання послуг заявником з технічного управління судном «Ginger» (IMO 6521915) щодо

ремонту цього судна згідно з умовами укладеної між сторонами Стандартної угоди про надання послуг з управління судном (назва коду Shipman 98) від 15.05.2017 р.

Проаналізувавши надані заявником до заяви докази, суд дійшов висновку, що вони повністю підтверджують викладені у заяві обставини, що дійсно існує реальна загроза порушення прав заявника оскільки за умов відсутності будь-якого іншого майна, належного судновласнику на території України, єдиним можливим законним засобом захисту порушених прав заявника є арешт судна Ginger (ІМО 6521915), який полягає в обмеженні його пересування. Законність цього засобу прямо визначена КТМ України та Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10.05.52. Враховуючи вищевикладене, заява про забезпечення позову у вигляді арешту морського судна підлягає задоволенню [43].

Це судове рішення є прямим доказом того, що «зручні прапори» в жодному випадку не захищають від арешту.

Безумовно, «зручні прапори» справді залишаються зручними для судновласників, проте породжують багато проблем для інших. Недодержання міжнародних норм, неможливість ідентифікації судновласника, впровадження умов для ведення злочинної діяльності, підтримка тероризму, погані умови праці та не виплата заробітної плати, старі та в неналежному технічному стані судна, забруднення середовища, - ось наслідки «зручних прапорів».

Особливу увагу слід виділити праці моряків під зручними прапорами.

Сучасний ринок праці моряків є одним з найбільш глобалізованих в будь-якому секторі. Судноплавні компанії можуть наймати моряків майже з будь-якої частини світу. Менеджери персоналу флоту керуються вимогами компаній та акціонерів щодо максимізації прибутку для пошуку найдешевших можливих джерел моряків, які, на їх думку, мають достатню



компетенцію. Сьогодні цей процес добре організований і відбувається як через мережі кріюінгових агентів, що пропонують послуги сторонніх судновласників, так і іноді прямо через відповідні іноземні офіси компаній. Однак у минулому судна були більш тісно пов'язані з державами материнських компаній, які зазвичай реєструвались під прапором держави, в якій розташовані компанії. У 1960-х і 1970-х рр. ринки праці для моряків були інтернаціоналізовані, але не були глобалізованими як такі. Однак вже до 2005 р. більша частина ринку моряків, які обслуговує вантажні судна, що здійснюють міжнародну торгівлю, була глобалізована [44].

У перші дні вітрильних суден екіпажі, як правило, підбиралися в «материнському» порту судна і поступово змінювались у разі виникнення потреби (внаслідок хвороби, травми та смерті) у портах по всій земній кулі. Моряки мали змогу записатись у порти за власним вибором і часто очікували в гуртожитках та барах моряків на нову роботу / судно. Таким чином, суднові оператори обирали з доступних моряків, і вони, можливо, не мали такої національності, як і власники суден. Однак у двадцятому столітті європейські національні держави активніше втручались у життя та умови праці національних моряків, а витрати на працевлаштування громадян зростали. Одночасно, внаслідок кращих прибережних можливостей, європейці стали дедалі дискримінаційнішими у виборі роботи. Як результат, власники суден та менеджери, що базуються в Європі, дедалі частіше працевлаштовували іноземних моряків, особливо на нижчих посадах, що вимагали незначного досвіду чи кваліфікації. Однак важливо, що такі робочі місця продовжували регулюватись національним законодавством про зайнятість. Це створило умови, за яких відносно некваліфіковані працівники з менш економічно розвинених регіонів визнали, що варто поїхати до Європи, шукаючи можливості працевлаштування на борту [44].

«Зручний» прапор забезпечує відхід від трудового регулювання в країні прапора судна, і стає засобом оплати низької заробітної плати і

примушення до наднормової роботи, яка часто відбувається в небезпечних робочих умовах [45, с. 173].

Стратегія переговорів ІТФ спрямована на обмеження конкуренції на основі заробітної плати між трьома окремими, хоча і взаємопов'язаними морськими підринками праці, використовуючи цілеспрямовані промислові дії та інші засоби для підтримки цих відмінностей [46, с. 59 - 60].

Кох-Баумгартен С. описує систему кампанії «зручних» прапорів як "режим", призначений обмежити міжпрофспілкову конкуренцію членів. Настільки ж важливо, що він також ізолює морські сегменти ринку праці, дозволяючи ІТФ торгуватися значно вище, ніж "ринкова" заробітна плата для сегментів ринку, що конкурують на міжнародному рівні. Це такі субринки праці:

1. Індустріально розвинені країни. Цей ринок праці складається з моряків, які працюють на суднах під прапорами традиційних морських держав. Ці судна добре регулюються. Моряки на них традиційно добре підготовлені, добре оплачуються і покриваються національними профспілковими угодами. Через їх високі витрати цей флот знаходиться під тиском інтенсивної конкуренції і зменшився у розмірах. Умови із високою заробітною платою, як правило, існують завдяки державній політиці щодо збереження національного флоту або через незвично ефективну профспілкову діяльність.

2. Міжнародні прапорі. Цей ринок праці складається з моряків, які працюють на суднах під «зручними» прапорами та міжнародними другими реєстрами, такими як NIS (Норвезький міжнародний судновий реєстр). Роботодавці на цьому ринку мають обмеження щодо найму на місцевості або не мають жодних обмежень та зазвичай наймають моряків з країн-постачальниць, де переважає низька або середня заробітна плата.

3. Прапори країн, що розвиваються. Якщо власник судна, судно та моряк мають однакову національність, то заробітна плата визначається національними, а не міжнародними стандартами. Мінімальна заробітна

плата МОП для моряків (435 доларів США на місяць у 2002 р.) встановлює міжнародний стандарт, але не застосовується суворо. Національні роботодавці іноді можуть платити нижчий заробіток, ніж власники суден під «зручними» прапорами; однак конкуренція з сектором «зручних» прапорів обмежена відсутністю капіталу [46, с. 60].

Однак мінімальні вимоги до складу екіпажу, що пред'являються країнами відкритої реєстрації, можуть призвести до того, що трудове законодавство по відношенню до членів команди майже не дотримується або ж не дотримується зовсім. Недотримання норм законодавства і відсутність соціальних гарантій призводить до погіршення умов життя на борту, часткової або повної не виплати заробітної плати, відсутності будь-яких норм охорони праці. Судна під зручним прапором часто не мають ніякого медичного обслуговування, не підготовлені до аварійних ситуацій, що веде до підвищення рівня травматизму на борту. Ще однією проблемою членів такого екіпажу може стати відсутність колективного договору, який, згідно з вимогами Міжнародною федерацією транспортних робітників (ITF), є гарантією оплати праці і надання гідних умов роботи. Зазвичай в цілях економії витрат на заробітну плату екіпажу, судовласники вдаються до найму моряків з країн, з низьким рівнем життя, таких як: Філіппіни, Індія, Китай та ін. Відповідно, рівень професійної підготовки таких моряків є досить низьким. Крім того, існують також мовні перешкоди. Часто на судах виникає ситуація, коли моряки, офіцери і капітан не розуміють один одного, що веде до значного ризику, при виникненні аварійних ситуацій [27].

Офіційна позиція Міжнародної федерації транспортних робітників з даного питання, полягає в тому, що реєстрація суден під зручними прапорами неприпустима, оскільки унеможлиблює дотримання всіх прав моряків - працівників судна. Досить часто відбуваються такі конфліктні ситуації, що для їх вирішення на основі трудового законодавства, моряку доводиться звертатися до суду за місцем реєстрації судна, так як контракт

складено за законодавством цієї країни, що спричиняє значні втрати на наймання адвокатів і ведення процесу в іншій країні. Подібні витрати часто можуть перевищувати суму спору, і в зв'язку з цим багато моряків не вирішуються на розгляд [27].

Інспектор ІТФ радить морякам перед наймом звертати увагу на такі особливості:

1. Наявність на судні колективний договір, що гарантує гідні умови праці і готовність компанії брати на себе відповідальність.

2. Вік судна. Якщо судну 25 років і більше – це привід відмовитися від контракту або двічі подумати перед підписанням.

3. Місце прапора судна судна в рейтингу «Білий, сірий і чорний список» (WGB (White-Grey-Black) List) знаходиться прапор. Якщо він в чорному списку, краще пошукати інше місце роботи.

4. Умови підписання контракту. Якщо це пропонують зробити не в офісі круїнга, а прямо на судні, краще відмовитися від найму. Або моряку взагалі не видадуть контракт на теплоході, або розмір зарплати буде сильно відрізнятись в меншу сторону від тієї, яку обіцяли моряку.

5. Кількість суден у компанії. Чим менше, тим гірше, адже якщо один з двох теплоходів зламається, то всі гроші будуть йти на ремонт, а не на виплату зарплати морякам.

Як вже було сказано вище, в даний час величезна кількість судновласників надають перевагу реєстрації свого флоту під зручним прапором. В рамках конкуренції країни відкритої реєстрації активно починають брати участь в різних морських конвенціях міжнародного масштабу, співпрацювати з профспілками, вступати в угоди, які покликані підтвердити їх високий статус, безпеку мореплавання і благонадійність. Будь-яка подібна держава зацікавлена в тому, щоб під її прапором ходили великі судна успішних судновласників, тому і прагне підняти престиж свого прапора. Проте, такі заходи носять більше формальний характер, вимоги безпеки мореплавства і охорони праці в країнах з «престижним»

зручним прапором, все одно значно нижче, ніж в великих морських державах з тривалими морськими традиціями [27].

## **Висновки до Розділу 2**

Реєстрація судна в судовому реєстрі держави є важливим процесом. Саме після реєстрації судно набуває юридичної приналежності до певної країни. Реєстрація розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за суднами, що в свою чергу дозволяє реалізувати «реальний» зв'язок судна з державою прапора.

Сьогодні не існує діючої спеціальної конвенції або уніфікованих норм для реєстрації судна під прапором держави. Це в свою чергу призвело до утворення великого різноманіття реєстрів зі своїми особливими вимогами.

Незважаючи на уся різноманітність реєстрів у світі можна виділити три основні групи реєстрів:

1. Закриті реєстри – перші реєстри країн, для яких характерні найбільш суворі правила. У них можуть бути зареєстровані тільки судна, які належать резиденту цієї країни (громадянину або компанії, зареєстрованої на території цієї країни).

2. Відкриті реєстри – другі реєстри, в «материнській» державі або на офшорній території з юридичними посиланнями на «материнську» державу. Останнім часом такі реєстри становляться все більш поширеними у зв'язку з встановленням менш жорстких вимог до реєстрації суден порівняно з державними реєстрами, але зв'язок між державою прапора та судном не втрачається.

3. Термін «зручні прапори» - означає реєстрацію судна під національним прапором певної країни, при цьому фактичної прив'язки судовласника до цієї країни, немає. Такий прапор безперечно є зручним для держави, яка його надає і отримує дохід у вигляді плати за реєстрацію,

та для судновласників у зв'язку з дешевизною і мінімальними вимогами до реєстрації судна та мінімальної відповідальності в процесі експлуатації судна, що в свою чергу створює багато небезпек.

Міжнародне співтовариство намагається вести боротьбу проти явища «зручних прапорів», проте вони ще довго не зникнуть з морського простору.

## **РОЗДІЛ 3. ВПЛИВ ІНСТИТУТУ НАЦІОНАЛЬНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ СУДНА НА РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

### **3.1. Особливості реєстрації суден в Україні**

Україна є морською державою і необхідною умовою її економічних інтересів є розвиток морегосподарського комплексу. Україна зазнала значних втрат морського торговельного флоту в умовах зміни соціально-економічної системи, приватизації і формування нового класу власників. Серед головних причин цього – припинення більшості великих вантажопотоків унаслідок розриву традиційних економічних зв'язків і деіндустріалізації промисловості, отримання швидкої економічної вигоди від виведення за кордон такої власності, як морські судна [47, с. 269].

В кінці 2018 р. в світі налічувалося понад 118 000 морських суден з сукупним тоннажем близько 1,3 млрд брутто-реєстрових тонн. Найбільше суден в світі знаходяться під прапором Панами (близько 8 000 суден), далі йде Ліберія (3 500 суден) і Маршаллові острова (3 500 суден). Позиції України виглядають дуже слабо. Дедвейт суден під нашим прапором складає 350 000 тонн (0,02% світового дедвейту), кількість суден під українським прапором - 408 (0,34% світового флоту) [48].

За даними Конференції ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD), на 1 січня 1993 р. частка українського флоту в світовому торговельному флоті складала 0,9%. І в рейтингу найбільших морських країн світу за цим показником наша країна займала цілком солідне 25-е місце. На жаль, в історично найкоротші терміни ця чимала спадщина була розтрачена. Найбільші скорочення відбувалися в період найбільш активного розбазарювання Чорноморського пароплавства. З початку 1995 р. до 1996 р. дедвейт флоту країни зменшився на 914 тис. тонн, з 1996 р. до 1997 р. -

на 1252 тис. тонн, з 1997-го по 1998-й - на 1451 тис. тонн, з 1998-го до 1999-й - на 652 тис. тонн [49].

Однією з головних причин непривабливості українського прапора є процес реєстрації суден під національним прапором. Питання реєстрації суден в Україні регламентуються Кодексом торговельного мореплавства України (КТМ України), Порядком ведення Державного реєстру України і Суднової книги України, затвердженого Постановою КМУ від 26.09.1997 №1069, та іншими нормативно-правовими актами.

Відповідно до статті 32 КТМ України поняття "українське судно" або "судно України" означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України. Національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні і одержанням права плавання під Державним прапором України. Право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи-громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру [50].

Отже, Державний судновий реєстр України є закритим реєстром і нерезидент не має можливості зареєструвати судно в Україні. Для того, щоб зареєструвати судно під українським прапором, необхідно відкрити в Україні компанію, яка має бути заснована виключно українськими власниками.

Українські судна, технічний нагляд за якими здійснюють класифікаційні товариства, підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі України. Українські судна, що не підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі України, реєструються у Судновій книзі України.

Судно, зафрахтоване за договором бербоут-чартером, за заявою фрахтувальника може бути тимчасово, але не більше терміну дії договору,



zareєстровано у Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України, якщо на момент фрахтування воно не було внесено в судновий реєстр іншої держави та якщо таке судно внесено в судновий реєстр іншої держави, але запис, зроблений в судновому реєстрі цієї держави, зупинено, про що судновласник повинен подати відповідний сертифікат [50].

У разі, коли в іншій державі дозволено внесення судна в декілька суднових реєстрів, від цієї вимоги можна відмовитися. Судно, побудоване на території України, підлягає реєстрації в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Судно може бути zareєстровано у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України тільки в одному морському порту України. Порт реєстрації судна може бути змінено за бажанням власника [50].

Рішення про реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України або надання вмотивованої відмови приймається протягом 15 робочих днів з дня одержання заяви і необхідних документів. Реєстрація здійснюється на підставі погодженої в Морській адміністрації, а для риболовних суден - Держрибагентстві та Морській адміністрації письмової заяви судновласника, зразок якої затверджується Міністерством інфраструктури України, що подається до органу державної реєстрації [51].

Повідомлення про відмову у видачі свідоцтва про право плавання під Державним прапором України (судновий патент) та свідоцтва про право власності на судно надсилається власнику (судновласнику) у письмовій формі упродовж 15 робочих днів з дня реєстрації заяви. Видача свідоцтва про право плавання під Державним прапором України (судновий патент) та свідоцтво про право власності на судно здійснюється особисто власнику (судновласнику)/уповноваженій особі [51].

Підстави для відмови:

- недостовірність даних у документах, поданих заявником для отримання Свідоцтва про право власності на судно та Свідоцтва про право плавання під Державним прапором України (Судновий патент);

- неповний обсяг документів, визначених пунктом 13 Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 р. N 1069 [51].

До заяви для реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України додаються такі документи: документ, що підтверджує сплату за надання адміністративних послуг; заява для суден, що підлягають реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України на ім'я Державної служби морського та річкового транспорту України (якщо орган реєстрації морський порт – заяву на ім'я капітану порту); анкета Державного суднового реєстру України; акт технічного нагляду судна для здійснення його державної реєстрації; знімки судна (вигляд з правого та лівого борту); документи, що підтверджують право власності на судно (договір купівлі-продажу судна, митна декларація, диллерський договір, сертифікат тощо – всі іноземні документи мають мати переклад та завірені нотаріусом); оригінал документу, який підтверджує виключення судна з попереднього органу державної реєстрації судна, у разі якщо воно було раніше зареєстроване; довідка від судновласника про відсутність або наявність заставних зобов'язань на судно [52].

Для фізичних осіб: копія документа, що підтверджує особу власника та його громадянство; копія довідки про присвоєння ідентифікаційного номеру; згода на збір та обробку персональних даних.

До заяви для реєстрації суден у Судновій книзі України (Додаток 1) додаються такі документи:

- а) копія документа, що підтверджує право власності на судно, а для суден, придбаних через торговельні установи або від суб'єктів підприємницької діяльності, - документ про купівлю-продаж;

б) сертифікат малого судна або технічний паспорт, або керівництво з експлуатації на судні, або інший документ, виданий класифікаційним товариством, що підтверджує основні технічні характеристики судна, а для риболовних суден - акт технічного огляду судна та технічну документацію на судно;

в) копія договору іпотеки або довідка про відсутність заставних зобов'язань на судно;

г) документ, що підтверджує сплату зборів за реєстрацію судна у Судновій книзі України та видачу судових документів;

д) копія документа, що підтверджує особу власника та його громадянство (у разі належності судна фізичній особі);

е) документ, що свідчить про виключення судна з реєстраційних документів попереднім органом державної реєстрації (у разі коли судно було раніше зареєстроване) [52].

### **3.2. Переваги і недоліки українського реєстру**

Як вже було зазначено раніше, в Україні національність суден є «закритою», тобто прапор України не є «зручним», що означає, що під прапором України може плавати судно, яке належить юридичній особі України чи громадянину України. Реєстрація судна в Державному судовому реєстрі України засвідчується свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а реєстрація в Судновій книзі України – судовим білетом.

Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його в Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України та свідоцтва про одержання права плавання під цим прапором. Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видачі консулом України тимчасового свідоцтва, в якому засвідчується одержання цього

права. Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна в Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше ніж один рік. За підняття на судні Державного прапора України без одержання права плавання під цим прапором винні особи несуть відповідальність у встановленому законодавством порядку [53].

Судна, які плавають під прапорами країн з закритим реєстром мають низку переваг, зокрема власникам таких суден фінансові установи більш охоче видають кредити, такі судна захищені військово-морськими силами відповідної країни. Перебуваючи на судні під прапором такої держави, наприклад, Федеративної Республіки Німеччина, ви можете бути впевнені, що отримаєте сервіс за стандартами, прийнятими в Європейському Союзі.

Перша проблема українського торговельного флоту полягає у відсутності в Україні можливості включення до Державного суднового реєстру України тих суден, власниками яких є фізичні особи – не громадяни України або юридичні особи, які знаходяться у власності іноземців. Державний судновий реєстр України у нинішньому його стані є класичним внутрішнім (закритим) судновим реєстром. Це підтверджується існуючим жорстким обмеженням щодо визначення кола суб'єктів, які мають право реєструвати судна. У свою чергу, судна, які належать юридичним особам, зареєстрованим відповідно до законодавства України, але до складу засновників яких входять фізичні або юридичні особи, що є нерезидентами України, не можуть бути наділені правом плавання під державним прапором України, тобто такі юридичні особи не мають права зареєструвати судно і отримати право плавання під прапором України. Дане обмеження не тільки заважає збільшенню торговельного флоту України за рахунок іноземних судновласників, а також є одним із основних бар'єрів для залучення іноземного інвестування у розвиток вітчизняного судноплавства [54, с. 2002].

Наступною проблемою, яка стає на заваді розвитку українського торговельного флоту, є організаційні процедури існування реєстру та

морської галузі в цілому, які навіть для вітчизняних судновласників є економічно не вигідними та організаційно обтяженими різними бюрократичними перепонами та зайвими правовими нормами. Наприклад, на практиці, будь-яка юридична дія відносно судна, яке перебуває під прапором України, має бути погоджена з двома службами: службою капітана порту, до якого приписане судно, і Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Це призводить до колосальних витрат часу (в порівнянні із зарубіжною практикою), які стосуються навіть найпростіших реєстраційних дій. Таким чином, потрібно змінити й адміністративну складову роботи галузі або хоча б ту її частину, яка стосується взаємодії державних органів із судновласниками та екіпажами суден. Час – це гроші, а в морській сфері – це величезні гроші, тому ніхто з іноземних та вітчизняних судновласників не захоче власноруч знижувати свій прибуток лише через те, що державні органи України звикли працювати так, як вони працюють сьогодні [54, с. 2003].

### **3.3. Перспективи вдосконалення національного законодавства в морській сфері**

Україна є підписантом та стороною багатьох міжнародних конвенцій, а саме: Міжнародна Конвенція з попередження забруднення з суден (1973 р.) зі змінами, внесеними Протоколом 1978 р. (MARPOL 73/78), Міжнародна Конвенція з пошуку та рятування на морі (SAR 1979), Міжнародні Правила попередження зіткнень суден у морі (COLREGs 1972), Міжнародна Конвенція про морські застави та іпотеки (Женева, 6 травня 1993 р.), Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил стосовно арешту морських суден (Брюссель, 10.05.1952 р.), Міжнародна Конвенція про рятування (SALVAGE, Лондон, 28.04.1989 р.) та інші [46].

Деякі конвенції хоча й не ратифіковані, але внесені до тексту Кодексу торговельного мореплавства України (наприклад, Міжнародна

Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаменти («Гаазькі Правила», Брюссель, 25.08.1924 р.) [55].

Слід зазначити, що Україна, починаючи з 1992 р., ратифікувала багато міжнародних угод та приєдналася до великої кількості міжнародних конвенцій. Але, приєднавшись і маючи виконувати весь функціонал і позиції, які відображені в міжнародних актах, Україна, на жаль, "не має єдиного органу (морська колегія або морський комітет в Кабінеті Міністрів), який би зміг організувати, нести відповідальність, створювати морську державну політику, стукатися в двері всіх чиновників, починаючи від Президента і Прем'єр-міністра, з питаннями морської політики", зазначив віце-адмірал, командувач Військово-Морськими Силами України у 2014-2016 рр. С. Гайдук [56, с. 5].

Важливим програмним документом, який спрямований на збереження та розвиток потенціалу України та захист національних інтересів в морській сфері, має стати нова Морська доктрина України [56, с. 5].

Морська доктрина України – це правовий режим морської діяльності та закріплення основ юрисдикції України у внутрішніх водах, територіальному морі, у виключній морській економічній зоні, на континентальному шельфі України та у відкритому морі. Проект нової Морської доктрини розроблявся Командуванням ВМСУ протягом 2014–2015 рр. та довгий час не узгоджувався у відповідних структурах. Тоді як в країні діяла морально застаріла Морська доктрина, прийнята в 2009 р. Документ абсолютно не відповідав сучасним політичним, економічним і правовим реаліям. Очевидно, що з урахуванням анексії Криму, з урахуванням блокування Керченської протоки, війни на сході держави, виклики і загрози змінилися [56, с. 5].

Однак, лише через три з половиною роки після Указу Президента України «Про Стратегію національної безпеки України» уряд схвалив оновлену Морську доктрину України на період до 2035 р. 28 грудня 2018

р. набрала чинності постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року» [56, с. 5].

Серед основних принципів реалізації державної морської політики, відповідно до нової Доктрини, слід відзначити пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та інших невоєнних способів протидії загрозам з моря; відродження військово-морського потенціалу країни – всебічне сприяння діяльності відповідних підприємств, установ та організацій, які здійснюють розвідку і видобуток нафти, газу та інших корисних копалин у відкритому морі або беруть участь у такій роботі; створення умов для провадження ефективної портової діяльності; забезпечення безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі; підвищення рівня військово-морського потенціалу України до рівня держав Європейського Союзу і НАТО; захист права власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України, й інші [56, с. 6].

Відповідно до нового документа, Міністерство інфраструктури разом із зацікавленими органами виконавчої влади у тримісячний строк мають розробити та подати Кабінету Міністрів проект плану заходів з реалізації Морської доктрини України на період до 2035 р.. Документ відповідає комплексній задачі щодо формування інтегрованої морської політики на основі відповідних положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, розвитку торговельного судноплавства, портової інфраструктури, суднобудування та судноремонту, приморської рекреаційної діяльності, освоєння природних ресурсів Чорного й Азовського морів, охорони та відтворення їхньої екосистеми [56, с. 6].

Пріоритети морської політики визначають загальне її бачення на найближчу та довгострокову перспективу з метою повноцінної реалізації морського потенціалу України і забезпечення національних інтересів держави у Світовому океані.

У Морській доктрині України зазначено, що для загального поліпшення стану морської діяльності необхідно:

- створити законодавчі основи для комплексного провадження морської діяльності;

- розробити та реалізовувати стратегію розвитку морської індустрії, зокрема торговельного мореплавства і суднобудування;

- удосконалити систему оподаткування та митного регулювання, а також збалансувати державну тарифну політику на морському транспорті, справляння портових зборів;

- створити економічні стимули для реєстрації суден під українським прапором;

- розв'язати проблеми розвитку морських портів, насамперед підвищити ефективність інвестування економіки, зменшити обмеження для впровадження регіонально-транспортних комплексних проектів, підвищити рівень впровадження міжнародних стандартів у діяльність державних органів у морських портах, створити сучасне нормативно-технічне забезпечення для проектування портів та водних шляхів;

- відродити замкнений цикл суднобудування та впровадити державні мотиваційні системи його фінансування, зокрема, у частині надання пільг, компенсаційних механізмів, митних важелів, ефективного використання потенціалу науково-дослідних та проектно-конструкторських організацій, наявних сировинної та промислової бази, висококваліфікованих кадрів;

- оновлювати флот та допоміжне обладнання рибного господарства, збільшувати площі і підвищувати продуктивність нерестовищ в Азово-Чорноморському басейні;

- раціоналізувати використання туристично-рекреаційного потенціалу приморських регіонів, розробити плани їх комплексного розвитку;



- поліпшити стан Військово-Морських Сил Збройних Сил для належного виконання завдань із забезпечення захисту національних інтересів на морі щодо реагування на загрози з моря [57].

Отже, оновлена Морська доктрина України створює підвалини для реалізації національних інтересів України в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах територіального моря України, інтенсифікації розвитку морської індустрії на основі сучасних технологій та перетворення її на потужний сектор економіки. Передбачено посилити інтеграційні зв'язки зі світовим морським співтовариством, забезпечити сталий розвиток морської індустрії та приморських регіонів країни, виконати соціальні і культурні завдання, пов'язані із морською діяльністю, збереженням біологічного та ландшафтного різноманіття Чорного та Азовського морів [56, с. 6].

Не викликає сумніву, що Україна є морською державою, але за останні 30 років вона втратила значну кількість свого тоннажу. І втрати продовжуються. Цей процес пов'язаний з багатьма факторами.

Нинішня ситуація у торговельному флоті України не може не викликати занепокоєння, оскільки наявність потужного флоту не лише приносить фінансові надходження до бюджету, а й забезпечує стратегічні інтереси держави. Тим більше, що питання, пов'язані з необхідністю розвитку українського торговельного флоту, набувають актуальності у зв'язку з непростими взаємовідносинами, які склалися між Україною та Російською Федерацією.

Для України як морської держави на міжнародному контрасті 2019 рік ніяк не ознаменувався позитивними зрушеннями в морській галузі і вона залишилась в «чорному списку» Паризького меморандуму (Paris MoU). Актуальні рейтингові списки прапорів Паризький меморандум опублікував на початку липня 2020 р. за результатами інспекцій суден за 2019 р.. Україна, яка за підсумками 2018 р. зі останнього місця «сірого списку» зрушила в «чорний», в цьому році «закріпила» свої «чорні

позиції». Інспекції суден під українським прапором показали, що вони гідні бути тільки внизу рейтингу [58].

Статтею 26 Закону України «Про транспорт» визначено, що технічний нагляд за суднами та їх класифікація незалежно від форм власності судна і його власника здійснюються класифікаційним товариством, обраним за пропозицією судновласника та його погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. На даний час, повноваження щодо здійснення технічного стану за суднами, їх класифікацію від імені Уряду України та за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту має лише Регістр судноплавства України, правонаступником якого є державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України», згідно постанови Кабінету Міністрів України від 08.06.1998 № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» [59].

Щодо результатів Паризького меморандуму, як показує практика, рейтингові списки впливають на те, що на «сірі» та «чорні» прапори будуть поширюватися більш жорсткі заходи під час проведення перевірок інспекторами контролю держави порту. Причиною таких результатів для України морська громадськість країни називає діяльність і бездіяльність Морської адміністрації та міністра інфраструктури [58].

Аналізуючи усе вищезазначене, можна сміливо стверджувати, що морська сфера вимагає доцільних змін. Юридична громадськість піднімає питання про нову редакцію Кодексу торговельного мореплавства України. Як вважає старший партнер Black Sea Law Company Є. Сукачов, перший документ, який необхідно змінити, – це саме Кодекс торговельного мореплавства України [60]. Не можливо не погодитися з цією думкою, адже Кодекс торговельного мореплавства України був ухвалено в 1995 р., але за цей час відбулися відчутні зміни в морській галузі, змінилися моделі.

Документ повинен встановлювати чіткі правила регулювання питань щодо взаємодії капітана порту, портової влади, державних органів із судновласниками та вантажовласниками. «Необхідно запровадити чітке поняття гарантійного листа клубів взаємного страхування судновласників, правила арешту та затримання судна, так звані концесійні норми, які будуть вносити ясність у ці правовідносини», — пояснює Є. Сукачов [60].

Необхідно враховувати й відповідні зміни з появою нових міжнародних конвенцій і технологій, що дозволяють ухвалювати рішення швидко й дистанційно. «Оновлений Кодекс торговельного мореплавства України повинен стати квінтесенцією норм міжнародного права та національного законодавства з урахуванням інтересів України як морської торговельної держави», — впевнений Є. Сукачов [60].

Як вже було зазначено раніше Державний судновий реєстр України є закритим. Аналізуючи сучасний стан міжнародного судноплавства, такий реєстр, на жаль, є не конкурентоспроможним. Це в свою чергу доводить доцільність створення в Україні Міжнародного реєстру морських і річкових суден України.

Сама ідея створення в Україні другого реєстру не є новою. Зародилася вона в 2001 р., коли в нашій країні було розроблено кілька варіантів проектів закону про міжнародний реєстр суден. Один із цих проектів пройшов обговорення у міністерствах, але на розгляд до урядового комітету не потрапив. В цілому ж усі законопроекти, що стосуються створення в Україні другого реєстру, залишились без будь-якого нормотворчого руху [54, с. 2003].

В 2006 р. Міністерством транспорту та зв'язку України (з 2010 р. – Міністерство інфраструктури України) був підготовлений законопроект, спрямований на залучення під український прапор суден із офшорних зон. Відповідно до проекту, податкові пільги для судновласників повинні були дозволити залучити в країну кілька тисяч суден та створити в Україні систему реєстрації суден, яка за об'ємом пільг була б конкурентом

офшорним зонам Ліберії, Мальти та Панами. Податковий рай для судновласників збиралися зробити за прикладом існуючих «пароплавних» офшорів: компанія, що зареєструє судно під українським прапором, буде платити лише фіксований щорічний податок. Його величина варіювалася залежно від водотоннажності судна. Тобто для середнього судна дедвейтом 20 тис. тонн плата мала складатися зі стартового реєстраційного збору в сумі \$ 6,5 тис. та щорічного збору в \$ 4,1 тис. У випадку прийняття Верховною Радою України законопроекту під український прапор протягом 3 – 4 років могло б перейти близько 5 тис. суден. Проте до профільних комітетів Верховної Ради України даний законопроект, для аналізу його норм та положень, так і не був направлений [54, с. 2003-2004].

У 2014 р. Міністерство інфраструктури України планувало розробити реєстр морських і річкових суден України. Згідно з повідомленням, першим кроком до створення зазначеного реєстру мало стати прийняття Закону України «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України», проект якого мав бути розробленим за аналогією з реєстрами Панами, Росії, Грузії, Молдови та інших країн [61].

У документі мали бути зібрані і адаптовані до національних умов світові стандарти процедури реєстрації флоту, зафіксовані прийнятні ставки оподаткування як самої реєстрації, так і доходів від експлуатації суден, вигідні для банків алгоритми участі в угодах купівлі-продажу суден та інвестування в будівництво нових [61]. На жаль, цей закон є досі не прийнятим, проте дискусії навколо створення Міжнародного реєстру в Україні не вгамовуються і залишаються актуальними.

Однією з причин застою в розвитку морської галузі нашої держави є політика митних процедур. Відповідно до митного законодавства України під час придбання судна за кордоном, воно підлягає переміщенню в режим імпорту, зі сплатою ПДВ, митних зборів і платежів [48].

Порядок реєстрації суден в українському судновому реєстрі (Постанова КМУ №1069), що прийнятий в 1997 р., абсолютно не відповідає духу часу і сучасним технологіям. Для реєстрації судна в Державному судновому реєстрі України, до Морської адміністрації необхідно надати значний пакет документів (в оригіналі), а вся процедура займає близько місяця. І весь цей час судно не може експлуатуватися, оскільки для появи в реєстрі, необхідно отримати виключення з попереднього реєстру [48].

Вимагає змін і система оподаткування в морській сфері. Діюча система оподаткування компаній, що займаються судноплавством вимагає змін та удосконалень, тому в українському законодавстві має з'явитися новий, тоннажний податок. Створена на взірці країн ЄС, система оподаткування судновласників та операторів суден забезпечить в Україні додаткові переваги для власників компаній судноплавства, спричинить збільшення кількості морських перевезень пасажирів і вантажу та позитивно вплине на економічний розвиток приморських областей України [62, с. 110].

Прикладом для України може бути приклад Польщі у питанні тоннажного оподаткування. Введення тоннажного податку в Польщі мало на меті зупинити польських морських операторів від втечі в інші країни, так званого дешевого прапора (Панама, Беліз, Гондурас та інші «морські податкові оазиси»), де практикується дуже низьке оподаткування і немає необхідності отримувати необхідні ліцензії та дотримуватись суворих вимог безпеки для морського транспорту [62, с. 110].

Саме тому досвід таких країн як Польща повинен становити приклад для України і провадити до відродження її національної судноплавної галузі економіки. Запровадження тоннажного податку також матиме позитивні наслідки для галузей, пов'язаних із судноплавством, виведе з тіньової економіки багато підприємств, що призведе до зростання

податкових надходжень до бюджету та допоможе у працевлаштуванні моряків та іншого кваліфікованого персоналу [62, с. 111].

Піднімаючи питання оподаткування в морській галузі, не можна не згадати питання портових зборів. Цікавим фактом є те, що портові збори в Україні є одними з найбільших. Тому не дивно, що з 1 січня 2018 р. Уряд підтримав пропозицію Мінінфраструктури щодо зниження ставок портових зборів: корабельного, каналного, маякового, санітарного, якірного, причального та адміністративного на 20%.

Відповідне Розпорядження Уряду було погоджено під час засідання Кабміну, яке відбулося 11 січня 2018 р. [63]. Проте у 2020 р. Антимонопольний комітет України зобов'язав Міністерство інфраструктури упродовж чотирьох місяців розробити та затвердити методику розрахунку ставок портових зборів. "Антимонопольний Комітет 6 лютого 2020 р. прийняв рішення, яким визнав дії Міністерства інфраструктури України зі встановлення розмірів ставок портових зборів та знижок до них за відсутності затвердженої Методики розрахунку таких зборів порушенням законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які можуть призвести до спотворення конкуренції", - йдеться у повідомленні [64].

Зазначається, що АМКУ зайнявся дослідженням питання встановлення міністерством ставок портових зборів та знижок до них за заявою ТОВ «СП «Нібулон». Як з'ясувалося, ці збори були затверджені за відсутності методики та без відповідного економічного обґрунтування. У АМКУ нагадали, що за законом розміри портових зборів – корабельного, причального, каналного та інших – мають встановлюватись для кожного морського порту відповідно до затвердженої методики, а кошти від цих зборів спрямовуються виключно за цільовим призначенням – для фінансування утримання відповідних споруд [64].

Згідно з рішенням АМКУ, Міністерство інфраструктури зобов'язане "розробити та затвердити прозору і недискримінаційну методику

розрахунку розмірів ставок портових зборів" протягом чотирьох місяців [65]. Слід також відзначити, що впродовж січня-червня 2020 р. портові оператори у морських портах України обробили 79,3 млн тонн вантажів, що на 9,9% більше, ніж за перше півріччя минулого року. Це показує позитивний рух України, як морської держави.

Про це повідомив Міністр інфраструктури України В. Криклій, зазначає прес-служба Мінінфраструктури. "Морські порти України продовжують розвиватися. За перші 6 місяців цього року їх вантажопереробка зросла майже на 10%. Лідерами з перевалки стали морський порт "Південний", який обробив найбільше вантажів - 31,2 млн тонн, а також морські порти Миколаїв, Одеса, Чорноморськ та Маріуполь. У підсумку їх вантажообробка склала 72,7 млн тонн. Це 92% від загального об'єму переробки", - зазначив В. Криклій [65].

Звертаючи увагу на юрисдикцію України в морській сфері, доцільним є розгляд питання арешту суден в Україні. Усі прибережні держави мають свої національні правила, які регулюють відносини стосовно арешту суден. У різних державах ці правила можуть значно відрізнятись. В сучасному світі є чітка тенденція інтернаціоналізації права, що передбачає його уніфікацію. Зрозуміло, повна уніфікація права, у тому числі морського права, неможлива та навряд чи потрібна, проте згладжування таких відмінностей – це об'єктивна потреба, яка вже давно відзначається міжнародним морським суспільством [66].

В Україні діє презумпція вищого пріоритету національного права у відносинах стосовно арешту морських суден. Зрозуміло, міжнародні конвенції встановлюють досить авторитетні, але мінімальні стандарти, тому звернемось до регулювання арешту морських суден національним правом [66].

Дуже часто при вирішенні питання про арешт судна у рамках розгляду цивільних справ суди України звертаються до норм міжнародного права. Міжнародно-правовими інструментами арешту

морських суден є Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна (далі – Конвенція 1952 р.) і Міжнародна конвенція про арешт суден (далі – Конвенція 1999 р.). Відповідно до Закону України “Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна” від 7 вересня 2011 р. № 3702-VI, наша держава приєдналася до Конвенції 1952 року з таким застереженням: “Україна зберігає за собою право не застосовувати положення цієї Конвенції до військових кораблів та інших державних суден, які експлуатуються з некомерційною метою” [67, с. 11].

Однак приєднання України до цієї Міжнародної конвенції вимагало прийняття норм внутрішнього українського права, які привели б національне право у відповідність до міжнародних стандартів. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна» від 20.12.2011 вніс лише дві зміни до українського права: одну – до ст. 16 Господарського процесуального кодексу України (ГПКУ), іншу – до ст. 114 Цивільного процесуального кодексу України (ЦПКУ). Ці зміни однаково передбачали, що справи про арешт морських суден для забезпечення морської вимоги розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому знаходиться судно, або порту реєстрації судна [66].

Крім того, право на арешт морського судна регулюється Кодексом торговельного мореплавства України (КТМ України). Ст.ст. 41 – 47 КТМУ спеціально присвячені інституту арешту суден, але відповідно до п. 1 ст. 14 КТМУ вони могли стати правовою підставою арешту суден лише під прапором України. Це обмеження знято відповідно до вищезгаданої ст. 2 Брюссельської конвенції [66].

Відповідно до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р., “морська вимога” означає будь-яку вимогу, яка виникає з однієї або декількох наступних



обставин: заподіяння збитків судном при зіткненні або в інший спосіб; загибелі людей або тілесного ушкодження, що заподіяні будь-яким судном або пов'язані з його експлуатацією; рятування судна або вантажу; договору про використання або наймання судна на умовах чартеру або іншим чином; договору перевезення вантажу на судні на умовах чартеру або іншим чином; втрати або пошкодження вантажу, що перевозиться на судні, включаючи багаж; загальної аварії; бодмереї; буксирування; лоцманського проведення; постачання судна вантажем або матеріалами з метою його експлуатації або підтримання; спорудження, ремонту, обладнання судна або сплати докових витрат і зборів; заробітної плати, яка належить капітану, особам командного складу або іншим членам екіпажу; здійснених капітаном від імені судна або його власника дисбурсментських витрат, включаючи дисбурсментські витрати, здійснені відправниками вантажу, фрахтівниками або агентами; спорів про право власності на судно; спорів між власниками про право власності на судно, володіння або користування ним або про розподіл прибутку; іпотеки судна [68].

Досліджуючи природу морської вимоги, В. Ф. Сидорченко зазначав, що поєднання прав та обов'язків учасників відносин у сфері торговельного мореплавства нерідко призводить до порушення відповідності прав одного та обов'язків другого учасника відносин. Це призводить до майнових та немайнових колізій, що набувають форми морських вимог. Характер та зміст морських вимог є пов'язаними із тим правовим інститутом національного або міжнародного морського права, в межах якого виникли відповідні правовідносини у сфері торговельного мореплавства [67, с. 14].

Чинне законодавство України передбачає особливий порядок виконання ухвали про арешт морського судна. Відповідно до ч. 3 ст. 157 ЦПК України, ухвала про арешт морського судна є підставою для затримання судна або обмеження у його пересуванні у порту, де знаходиться або до якого прямує таке судно, до моменту скасування заходів із забезпечення позову у вигляді арешту морського судна. Після

вручення копії ухвали про арешт судна капітан морського порту, де знаходиться судно, філія Адміністрації морських портів України у морському порту, де знаходиться судно, відповідні органи Державної прикордонної служби України та органи доходів і зборів зобов'язані вжити заходів, що унеможливають вихід арештованого судна з порту [67, с. 16].

Незважаючи на приєднання України до Конвенції 1952 р. і внесення змін до норм цивільного процесу щодо арешту суден, судова практика в Україні з цих питань залишається суперечливою. Це підтверджують розміщені в Єдиному державному реєстрі судові рішення у цивільних справах. Так, ухвалою Корабельного районного суду м. Миколаїв від 23.01.2018 р. у справі 766/4726/17 (Додаток 2) задоволено заяву і накладено арешт на морське судно. У той же час ухвалою Ренійського районного суду Одеської області від 13.07.2016 р. у справі 510/1104/16-ц (Додаток 3) відмовлено у задоволенні заяви про накладення арешту на судно [67, с. 16].

До речі, у деяких справах, що стосуються арешту судна під іноземним прапором, суди посилалися на норми КТМ України, які не можуть бути застосовані через вимоги ст. 14 КТМ України [67, с. 16].

Особливу увагу потребує розгляд питання, як стосується українських моряків. У світі працює близько 200 000 українських моряків, тому не секрет, що Україна є одним з найбільших в світі постачальників робочої сили для флоту.

Специфіка праці моряків зумовлює складність дотримання та захисту їхніх прав. Особливо ця проблема актуалізується у випадку роботи моряка під іноземним прапором. У цьому випадку на трудові відносини найбільш часто поширюється законодавство прапора судна, хоча під час укладення контракту між судновласником і моряком можливе застосування автономії волі сторін щодо вибору права, яке регулює трудові відносини між ними. Однак, як правило, моряк не диктує умови щодо вибору права держави свого громадянства в силу гострої конкуренції на ринку праці моряків. У

силу цього до трудових відносин між моряком, що працює на судні під іноземним прапором, і судновласником застосовується іноземне законодавство, включаючи норми щодо вибору органів із вирішення трудових спорів [69, с. 22 - 23].

Що стосується моряків, які офіційно працевлаштовані на судні під іноземним прапором, то правове регулювання їхньої праці засновано переважно на внутрішньодержавному законодавстві держави прапора судна, а також міжнародних договорах України. У цьому аспекті важливим є питання ратифікації Україною Конвенції МОП про працю в морському судноплавстві 2006 р., яка, порівняно з Конвенцією про трудові договори моряків №22, що є чинною в Україні, є досконалішою в частині регулювання трудових договорів та передбачає значно ширші права моряків і більш дієвий механізм їхнього захисту [70].

Питання приєднання України до КПМС-2006 та вибору національних форм і механізмів її імплементації має велике значення для України, яка входить у десятку країн-постачальників робочої сили для світового флоту [71, с. 47].

Зокрема, КПМС-2006 (стандарт А1.4 «Найом і працевлаштування») зобов'язує компетентний орган держави-постачальника робочої сили здійснювати суворий контроль і нагляд за усіма службами найму і працевлаштування, що діють на території держави та створити систему ліцензування або сертифікації служб найму і працевлаштування моряків. Така система створюється або модифікується тільки після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків. Конвенція забороняє службам найму і працевлаштування моряків використовувати кошти, механізми або списки, спрямовані на те, щоб перешкодити морякам одержати роботу, на яку вони мають право відповідно до своєї кваліфікації, або утримати їх від цього [71, с. 47 - 48].

Положення Конвенції встановлюють, щоб моряк не оплачував, прямо чи опосередковано, повністю або частково, жодних комісійних або

інших витрат за набір і працевлаштування або за надання робочого місця, за винятком витрат, які моряк несе у зв'язку з одержанням передбаченого національним законодавством медичного свідоцтва, національної книжки моряка і паспорта або інших аналогічних особистих проїзних документів (крім вартості віз, яку покриває судновласник). Держава-член має забезпечити, щоб служби найму і працевлаштування моряків, що діють на її території: вели й постійно оновлювали список усіх моряків, набір і працевлаштування яких були забезпечені ними (список повинен бути відкритим для перевірки з боку компетентного органу); переконувалися в тому, що моряки інформовані про свої права та обов'язки, зазначені у трудових договорах, перед прийомом на роботу, що вжиті належні заходи, які дозволяють морякам ознайомитися зі змістом трудового договору перед його підписанням, і що вони одержали копію цього договору; перевіряли, щоб моряки, найняті або працевлаштовані ними, володіли кваліфікацією та мали документи, необхідні для виконання відповідних робіт, і щоб трудові договори моряків відповідали чинному законодавству й нормативно-правовим актам, а також колективному договору, що є частиною трудового договору; переконувалися, наскільки можливо, в тому, що судновласник має кошти для забезпечення захисту моряків від небезпеки опинитися у скрутному становищі в іноземному порту; розглядали будь-які скарги стосовно своєї діяльності та реагували на них, а також інформували компетентний орган про неврегульовані скарги; створили систему захисту у формі страхування або в іншій еквівалентній формі з метою компенсації морякам грошового збитку, який вони можуть понести в результаті невиконання службою набору та працевлаштування або відповідним судновласником своїх зобов'язань перед моряками відповідно до трудового договору [71, с. 48].

Ратифікація КПМС-2006 для України є болючим питанням, що підтверджується великою кількістю різних думок у пресі. І. В. Дмитриченко, Г. О. Сандюк зазначають, що приєднання України до

Конвенції МОП 2006 р. про працю у морському судноплаванні ускладнюється тим, що стаття X цього договору прямо передбачає, як наслідок набуття нею чинності, перегляд 37 конвенції Міжнародної організації праці. Тобто, держава, приєднуючись до КПМС-2006, автоматично бере на себе зобов'язання щодо всіх питань, які цими конвенціями регулюються на сьогоднішній день. Складність полягає у тому, що Україна не була учасницею їх усіх. Так, не були ратифіковані Конвенція 1987 р. про соціально-побутове обслуговування моряків, Конвенція 1987 р. про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків та деякі інші [71, с. 49].

Проте, з огляду на наведене вище, задля усунення будь-яких суперечностей та вдосконалення національного правового регулювання, важливою є гармонізація українського законодавства в даній сфері з нормами міжнародного права та законодавством іноземних держав, зокрема з Європейським законодавством [70].

Але можна сміливо стверджувати, що в юридичній морській сфері України продовжують відбуватися зміни. Так, 19 вересня 2020 р. Кабінет міністрів України затвердив постанову про «Деякі питання підготовки та дипломування моряків», якою повністю передав Морській адміністрації функції з дипломування моряків, а також запустив процес ліквідації Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків і її представництв (філій, відділень).

### **Висновки до Розділу 3**

Державний судновий реєстр України є закритим реєстром і нерезидент не має можливості зареєструвати судно в Україні. Для того, щоб зареєструвати судно під українським прапором, необхідно відкрити в Україні компанію, яка буде заснована виключно українськими власниками.

Незважаючи на те, що закриті реєстри мають свої переваги, для України дане обмеження заважає збільшенню торговельного флоту України за рахунок іноземних судновласників, а також є одним із основних бар'єрів для залучення іноземного інвестування у розвиток вітчизняного судноплавства.

Для подальшого розвитку в морській галузі, Україні має приєднатися Конвенції МОП про працю в морському судноплаванні 2006 р.

Відповідно до рішення Паризького меморандуму, яке було опубліковано на початку липня 2020 р. за результатами інспекцій суден за 2019 р., Україна залишилася в «чорному списку» Паризького меморандуму. Включення до «чорного списку» означає, що на судна під українським прапором будуть поширюватися більш жорсткі заходи під час проведення перевірок інспекторами контролю держави порту. Це, у свою чергу, негативно впливає на вибір українського прапора судновласниками.

Морська галузь України вимагає змін, включно зі змінами правового характеру. Наприклад, оновлення Кодексу торговельного мореплавства України та створення в Україні Міжнародного реєстру морських і річкових суден України. Позитивні зміни можуть також відбутися завдяки зниженню портових зборів і податків.

## ВИСНОВКИ

Відповідно до поставлених завдань магістерської роботи було виконано дослідження інституту національної приналежності судна та отримано наступні висновки:

1. Дослідженням встановлено, що основоположним поняттям у морському праві є категорія «судно». Примітним є те, що уніфікованого поняття «судно» не існує і кожна міжнародна конвенція додає специфічні риси цьому терміну. Характерними ознаками для судно: має свою назву; має свою національність; має прапор держави, якій воно підпорядковується; реєстрацію та ідентифікацію. Національність судна виступає належністю судна до певної держави. Термін національність у міжнародному морському приватному праві застосовується до судна умовно, з іншим змістом, ніж він застосовується до громадян.

2. У загальному понятті прапор, який приймає судно, виражає його приналежність до певної держави. Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р., Женевської конвенції про відкрите море 1958 р., судно повинно плавати під прапором однієї держави та має національність тієї держави, під прапором якої воно має право ходити. З цієї Конвенції також випливає, що між державою прапора та судном має існувати «реальний зв'язок». Тобто, держава повинна ефективно здійснювати свою юрисдикцію в адміністративних, технічних і соціальних питаннях та контроль над кожним судном, що плаває під її прапором.

Існують держави, які не здійснюють належний контроль та юрисдикцію над суднами, які ходять під прапором їх країн. Тому портова влада прибережних країн здійснює контроль над судами щодо забезпечення безпеки мореплавства, дотримання норм технічного і соціально-правового аспектів. Саме Паризький меморандум покликаний для контролю безпеку життя на морі, запобігання забрудненню з суден, перевірки умов життя та праці на борту суден за допомогою періодичних

інспекцій і публікації звітів держав прапорів «Білий, сірий і чорний список», який представляє повний спектр прапорів від прапорів з хорошою репутацією до тих, які не виконують або неналежним чином виконують конвенційні норми.

Важливість значення національності судна полягає у тому, що будь-яка країна захищає судна, що ходять під її прапором і згідно міжнародних норм на самому судні безпосередньо застосовується закон прапора судна. Варто також зазначити, що існують морські території, де діють закони прибережної держави, які також розповсюджуються на судно. У зв'язку з цим можуть виникати збіг юрисдикції декількох держав і певні колізії.

3. Прапор є найпростішим зовнішнім вираженням національності судна, хоча і не є абсолютним доказом національності судна. Ступінь доказовості зростає, якщо прапор буде доповнений судовими документами, які свідчать про реєстрацію судна в одному з портів держави прапора судна.

Реєстрація суден та прав на них є державною функцією, що здійснюється державою для обліку суден, які плавають під національним прапором, та контролю за дотриманням суднами умов відповідних міжнародних договорів. Не існує уніфікованої системи реєстрації і кожна держава самостійно вирішує за якими вимогами судно може бути зареєстровано під прапором. Через це у світі існує безліч реєстрів.

В процесі дослідження було встановлено існування трьох основних груп судових реєстрів: закритий реєстр, відкритий реєстр та «зручні прапори».

4. «Зручний прапор» можна охарактеризувати як особливу практику судноплавства, згідно з якою торговельне судно реєструється в іншій країні, ніж країна власника судна. В першу чергу, «зручний» прапор судна вигідний країні, яка надає такі послуги, так як це легкий спосіб отримати дохід. У зв'язку з цим, між країнами зручного прапора виникає конкуренція, внаслідок якої, для залучення нових суден під свій прапор,



занижуються вимоги до охорони праці, до віку і стану суден, що негативно позначається на безпеці світової флоту та умовах роботи моряків.

Для судновласників такий реєстр виступає «зручним» в наслідок: реєстрації судна в найкоротші терміни, причому для цього потрібна мінімальна кількість документів і стягується невеликий реєстраційний збір; невеликі податкові витрати; мінімізований контроль за виконанням норм з безпечної експлуатації судна і часто відсутня вимога огляду технічного стану судна; місцева влада зазвичай не наполягає на неухильному дотриманні судновласниками всіх норм національного та міжнародного морського права.

5. «Зручні прапори» породжують нехтування міжнародними нормами, неможливість ідентифікації судновласника, впровадження умов для ведення злочинної діяльності, бездіяльність з приводу тероризму, погані умови праці та не виплата заробітної плати, старі та в неналежному технічному стані судна. Тому, не викликає подиву, що міжнародне товариство на чолі з Міжнародною федерацією транспортних робітників активно веде боротьбу з явищем «зручних прапорів». Її цілями стало просування справедливої практики мореплавання, яка регулювалася б відповідними міжнародними нормами, створення судноплавства, заснованого на «реальному» зв'язку між прапором судна і країною, де знаходився судновласник.

6. Питання реєстрації суден в Україні регламентуються Кодексом торговельного мореплавства України (КТМ України), Порядком ведення Державного реєстру України і Суднової книги України, затвердженого Постановою КМУ від 26.09.1997 №1069, та іншими нормативно-правовими актами. Право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи-громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру.

7. Державний судновий реєстр України є закритим реєстром і нерезидент не має можливості зареєструвати судно в Україні. Це, а також значні витрати часу та грошей на реєстрацію не роблять український реєстр привабливим для судновласників. Тому, розгляд запровадження Міжнародного реєстру морських і річкових суден України є досить актуальним і популярним.

8. Морське законодавство вимагає змін. Постає завдання перед відповідними органами держави щодо оновлення КТМ України у відповідності з усіма діючими міжнародними стандартами. Важливим для України є питання ратифікації Конвенції МОП про працю в морському судноплаванні 2006 р.. Оскільки, захист прав українських моряків є дуже вагомим, оскільки Україна входить у десятку країн-постачальниць працівників у міжнародному торговельному флоті. Саме дана Конвенція є найбільш досконалою в частині регулювання трудових договорів та передбачає значно ширші права моряків і більш дієвий механізм їхнього захисту.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 1973 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text).
2. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_137#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text).
3. International Convention for the Safety of Life at Sea 1974. URL: <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1983/22.html>.
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 1982 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057).
5. Духота І. Б. Правовий статус морського судна // Адміністративне право і процес: науково-практичний журнал. 2013. № 1 (3). С. 171-179. URL: <http://applaw.net/index.php/journal/article/download/512/450>.
6. Нікітіна З. І. Реєстрація суден як самостійний (особливий) вид адміністративних процедур // Часопис Київського університету права. 2014. № 2. С. 155 – 160. URL: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Chkup\\_2014\\_2\\_36.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Chkup_2014_2_36.pdf).
7. Юрченко О. Позбавлені прапора: як іноземні судна карають за заходи в порти Криму. 2020. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/yak-inozemni-sudna-karaiut-za-zakhody-v-porty-krymu/30499170.html>.
8. Буроменський М. В. Міжнародне право: Навчальний посібник. 2006. 336 с. URL: <https://lawbook.online/pravovoe-regulirovaniemejdunarodnoe/prapor-sudna-21799.html>.
9. Конвенція про відкрите море від 1958 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_180#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text).
10. Півторак Н. Ф. Генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві: дис. на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук (доктора філософії): 12.00.11. Київ, 2018. 220 с.

11. Кузнецов С.О. Морське право: підручник. 2011. 382 с. URL:[http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/7438/Averochkina\\_30.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/7438/Averochkina_30.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

12. Ряшенцева К., Фетисенко В. Парижский меморандум: история вопроса.2020.URL:[https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/parijskij\\_memorandum\\_istoriya\\_voprosa](https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/parijskij_memorandum_istoriya_voprosa).

13. Paris MoU: About organization. URL: <https://www.parismou.org/about-us/organisation>.

14. Панама стала полноправным членом токийского меморандума. 2019. URL: <https://www.seafarersjournal.com/abroad/panama-stala-polnopravnym-chlenom-tokijskogo-memoranduma>.

15. Анянова Е.С. Дело «Лотос» и контроль США в открытом море. Московский журнал международного права. 2015. № 1. С. 87-106. URL: [https://www.mjil.ru/jour/article/view/68?locale=ru\\_RU](https://www.mjil.ru/jour/article/view/68?locale=ru_RU).

16. Дмитриченко І. В. Міжнародне морське право: методичні вказівки. Миколаїв: НУК, 2012. 86 с.

17. Дмитриченко І.В. Кримінальна і цивільна юрисдикція у відкритому морі // Енциклопедія міжнародного права: У 3 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко, В.Н. Денисов (співголови) та ін.; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. Т.2. Е–Л. К.: Академперіодіка, 2017. С. 840-843.

18. Беляков В.Г., Борисенко А.С. О правомерности ограничения юрисдикции государства (на примере морского судна) // Верховенство права и правовое государство: сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции. 2019. С. 6 – 9.URL: <https://ami.im/sbornik/MNPK-YUR-47.pdf#page=6>.

19. Осояну Н. Коллизионная привязка «закон флага» в международном частном праве республики Молдова: значение, проблемы и перспективы // Международный Независимый Университет Молдовы.

2017. № 3 – 4. С. 101 – 111. URL: [https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag\\_file/101-111\\_1.pdf](https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/101-111_1.pdf).

20. Даниленко Д. В. Колізійний метод в міжнародному приватному праві // Наукові записки. Серія: Право. 2019. № 6. С. 135 – 139. URL: [https://www.cuspu.edu.ua/images/nauk\\_zapiski/pravo/6\\_2019/135-139.pdf](https://www.cuspu.edu.ua/images/nauk_zapiski/pravo/6_2019/135-139.pdf).

21. Стрельцова Е. Д. Коллизионные принципы международного частного права в морском праве: особенности и сферы применения // Правова держава. 2016. № 23. С. 174-181. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav\\_2016\\_23\\_33](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav_2016_23_33).

22. Беляков В.Г. Классификация оснований ограничения юрисдикции государства флага судна в открытом море // Научная мысль XXI века: результаты фундаментальных и прикладных исследований: сборник статей международной научно-практической конференции НИЦ ПНК. 2018. С. 84 – 87. URL: [https://naucorp.ru/upload/iblock/cbe/SBORNIK-NK\\_MT\\_05\\_18-ot\\_30.05.2018.pdf#page=84](https://naucorp.ru/upload/iblock/cbe/SBORNIK-NK_MT_05_18-ot_30.05.2018.pdf#page=84).

23. Ременяк А. Д. Нормативно-правове регулювання реєстрації морських суден: вітчизняний та зарубіжний досвід // Порівняльно аналітичне право. 2018. №3. С. 333-335. URL: [http://pap.in.ua/3\\_2018/94.pdf](http://pap.in.ua/3_2018/94.pdf).

24. Coles, R., & Watt, E. Ship Registration: Law and Practice London: Taylor & Francis. 2013. 752 p. URL: [https://books.google.com.ua/books/about/Ship\\_Registration\\_Law\\_and\\_Practice.html?id=yQqFnQEACAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.ua/books/about/Ship_Registration_Law_and_Practice.html?id=yQqFnQEACAAJ&redir_esc=y).

25. Шемякін О. М., Півторак Г. Ф. Сучасні проблеми інституту державної реєстрації морських торговельних суден у міжнародному морському праві // Часопис Київського університету права. 2011. № 2. С. 290–293. URL: <http://pravoznavec.com.ua/period/article/7166/%CE>.

26. Право судна на прапор. URL: <https://studopedia.org/14-40262.html>

27. Лебедев В., Толстик В. Удобный флаг судна: понятия и причины развития. 2017. URL: [https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/udobnyj\\_flag\\_sudna\\_na\\_ponyatiya\\_i\\_prichiny\\_razvitiya](https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/udobnyj_flag_sudna_na_ponyatiya_i_prichiny_razvitiya).

28. Прохоров П. Корабельная паспортизация // Морской Бизнес. 2015. № 40. URL: <http://mbsz.ru/?p=21507>.

29. Неяскина Е.В. , Лесникова П.Е. К вопросу экономической выгоды регистрации морских судов: международная и российская практика // Инструменты и механизмы современного инновационного развития. Сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции. 2018. С. 130 – 132. URL: <https://ami.im/sbornik/MNPK-213-1.pdf#page=130>.

30. Маслов К. А. К вопросу о совершенствовании системы регистрации судов (на примере маломерных судов) как фактора повышения привлекательности юрисдикции для совершения сделок с судами // *Matters of Russian and International Law*. 2020. № 10. С. 11 – 18. URL: <http://publishing-vak.ru/file/archive-law-2020-2/2-maslov.pdf>.

31. Регистрация Судов. Зачем регистрируют суда под чужим флагом. URL: <http://www.law.lt/services/ships.php>.

32. Муравский А. Флаг в руки: правительство хочет ввести международный реестр судов. 2013. URL: [https://cfts.org.ua/articles/flag\\_v\\_ruki\\_pravitelstvo\\_khochet\\_vvesti\\_mezhdunarodnyu\\_reestr\\_sudov\\_359](https://cfts.org.ua/articles/flag_v_ruki_pravitelstvo_khochet_vvesti_mezhdunarodnyu_reestr_sudov_359).

33. Остров Мэн: Судоходные компании. URL: [http://tax.ua/tax\\_convenience\\_flag/ostrov-men-sudohodnye-kompanii](http://tax.ua/tax_convenience_flag/ostrov-men-sudohodnye-kompanii)

34. Беседина М. Под "дешевым" флагом. 2018. URL: <http://fishkamchatka.ru/articles/exclusive/10876>.

35. William R. Gregory *Flags of convenience: the development of open registries in the global maritime business and implications for modern seafarers*. 2012. 118 p.

36. Boczek B. A. *Flags of Convenience: An International Legal Study*. Cambridge: Harvard University Press. 1962. URL: [https://www.researchgate.net/publication/308308749\\_Flag\\_of\\_Convenience\\_Practice\\_A\\_Threat\\_to\\_Maritime\\_Safety\\_and\\_Security](https://www.researchgate.net/publication/308308749_Flag_of_Convenience_Practice_A_Threat_to_Maritime_Safety_and_Security).

37. Jihong Chena, Kevin X. Lib, Xiang Liuc, Haobo Lia The development of ship registration policy in China: Response to flags of convenience. 2017. P. 22 – 28. URL: <http://rail.rutgers.edu/files/chen1.pdf>.

38. Butt, N., Johnson D., Pike, K., Pryce-Roberts, N., & Vigar, N. 15 Years of Shipping Accident: A review for WWF Southampton Solent University. Southampton: Southampton SOLENT University. 2013. 56 p. URL: [http://aws.assets.panda.org/downloads/15\\_years\\_of\\_shipping\\_accidents\\_a\\_review\\_for\\_wwf.pdf](http://aws.assets.panda.org/downloads/15_years_of_shipping_accidents_a_review_for_wwf.pdf).

39. Лебедев В., Ницевич А. Что такое «удобный» флаг? 2016. URL: <https://www.seaman.com.ua/articles/012>.

40. Эрлангер А. Как зарегистрировать судно на Кипре? 2019. URL: <https://internationalwealth.info/jet-and-vessel-registration/how-to-register-vessel-cyprus>.

41. Кипр: Регистрация судоходных компаний и судов. URL: [http://tax.ua/tax\\_convenience\\_flag/kipr-registratsiya-sudohodnyh-kompanij-i-sudov](http://tax.ua/tax_convenience_flag/kipr-registratsiya-sudohodnyh-kompanij-i-sudov).

42. Коваль В.Н. Правовые особенности применения "удобных" флагов на торговых и круизных судах. 2018. URL: <http://xn----7sbbaj7auwnfhk.xn--p1ai/article/28116>.

43. Справа № 915/1301/19. Господарський суд Миколаївської області. 2019. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81615900>.

44. Sampson H., Schroeder T. In the wake of the wave: globalization, networks, and the experiences of transmigrant seafarers in northern Germany. 2006. p. 61 – 80. URL: [https://www.academia.edu/33462895/In\\_the\\_wake\\_of\\_the\\_wave\\_globalization\\_networks\\_and\\_the\\_experiences\\_of\\_transmigrant\\_seafarers\\_in\\_northern\\_Germany](https://www.academia.edu/33462895/In_the_wake_of_the_wave_globalization_networks_and_the_experiences_of_transmigrant_seafarers_in_northern_Germany).

45. Редіна Є.В. Відкриті реєстри: соціально-економічні проблеми екіпажу // Економічні інновації: Зб. наук. пр. 2009. № 39. С. 171-178. URL: <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/66176/21Redina.pdf?sequence=1>.

46. Nathan Lillie Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping // *British Journal of Industrial Relations*. 2004. № 42. P. 47 – 67. URL: [https://www.academia.edu/1386771/Global\\_collective\\_bargaining\\_on\\_flag\\_of\\_convenience\\_shipping](https://www.academia.edu/1386771/Global_collective_bargaining_on_flag_of_convenience_shipping).

47. Підпала І. В. Сьогодення торговельного флоту України та його вплив на забезпечення прав українських моряків // *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2016. № 32. С. 269-275. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/app\\_2016\\_32\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/app_2016_32_29).

48. Ниякий И. Судов под украинским флагом практически не осталось: что делать. 2020. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/sudov-pod-ukrainskim-flagom-praktichieski-ne-ostalos-chto-delat>.

49. Ильницкий К. Международный реестр судов Украины: новая попытка // *Порты Украины*. 2018. №5. URL: <https://ports.com.ua/articles/mezhdunarodnuu-reestr-sudov-ukrainy-novaya-popytka>.

50. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.

51. Реєстрація судна у Державному судновому реєстрі України. URL: <https://my.gov.ua/info/service/byservicescope-34/2962/details/0/0>.

52. Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України від 26 вересня 1997 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-97-%D0%BF/para0150#o150>

53. Некоторые особенности использования флага судна. 2011. URL: <http://attorneys.ua/ru/publications/some-peculiarities-of-using-vessel-flag>.

54. Гончаренко В. Проблематика розвитку українського торговельного флоту // *Траекторія Науки. Path of Science*. 2019. № 4. С. 2001 – 2007. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problematika-rozvitku-ukrayinsko-go-torgovelnogo-flotu>.



55. Ніцевич А., Мельников М. Морське право в Україні: огляд проблем та перспектив. 2017. URL: <https://radako.com.ua/news/morske-pravo-v-ukrayini-oglyad-problem-ta-perspektiv>.

56. Беззуб І. Оновлення морської політики України // Громадська думка про правотворення. 2019. № 1 (166). С. 3–9. URL: <http://nbuviar.gov.ua/images/dumka/2019/1.pdf>.

57. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>.

58. Украина погрязла в «черном списке» Парижского меморандума. 2020. URL: <https://www.seafarersjournal.com/marine-news/ukraina-pogryazla-v>.

59. Технічний нагляд за суднами підприємства в експлуатації та ремонті. 2020. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2020-04-25-000054-b>.

60. Пейдж Дж. Ті, що біжать хвилями. Як треба змінити портову галузь України. 2020. URL: <https://thepage.ua/ua/special-projects/ti-sho-bizhat-hvilyami-yak-treba-zminiti-portovu-galuz-ukrayini>.

61. Мінінфраструктури має намір розробити реєстр морських і річкових суден України. 2014. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/877710-mininfrastrukturi-mae-namir-rozrobiti-reestr-morskih-i-richkovih-suden-ukrajini.html>.

62. Голютяк-Пенкальська М. В. Податок на тоннаж – джерело поповнення державного бюджету і стимул до інвестування на прикладі регулювання в польському законодавстві // Молодий вчений. 2019. № 7(1). С. 109-112. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv\\_2019\\_7\(1\)\\_26](http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2019_7(1)_26).

63. Урядовий портал. Ставки портових зборів знижено. 2018. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/stavki-portovih-zboriv-znizhen.html>.

64. Прес-служба АМКУ. АМКУ зобов'язав Мінінфраструктури розробити методіку розрахунку портових зборів. 2020. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/amku-zobovyazav-mininfrastruktury-rozrobyty-metodyku-rozrakhunku-portovykh-zboriv.html>.

65. Прес-служба Мінінфраструктури. За 6 місяців вантажопереробка морських портів зросла майже на 10%. 2020. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/za-6-misyaciv-vantazhopererobka-morskih-portiv-zrosla-mayzhe-na-10.html>.

66. Селиванов М., Мельников Н. Особливості національного арешту морських суден. URL: [https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/osoblivost%D1%96\\_nac%D1%96\\_nalnogo\\_areshtu\\_morskih\\_suden](https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/osoblivost%D1%96_nac%D1%96_nalnogo_areshtu_morskih_suden).

67. Сергеев Ю. В. Арешт морських суден: судова практика, новації та тенденції. 2018. С. 9 – 20.

68. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10.05. 1952. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_g89#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text).

69. Белогубова О. О. Захист трудових прав моряків у судах іноземних держав : юрисдикційні аспекти // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2019. № 1. С. 22-26. URL: <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8049/2019-1-4>.

70. Яценко Я. Захист прав моряків: правове регулювання укладання трудових договорів з моряками. URL: [https://zib.com.ua/ua/134318-zahist\\_prav\\_moryakiv\\_ppravove\\_regulyuvannya\\_ukladannya\\_trudov.html](https://zib.com.ua/ua/134318-zahist_prav_moryakiv_ppravove_regulyuvannya_ukladannya_trudov.html).

71. Дмитриченко І. В., Сандюк Г. О. До питання імплементації Конвенції МОП 2006 року про працю у морському судноплаванні в Україні // Гуманітарний вісник НУК: збірник наукових праць. № 5. Миколаїв: Іліон, 2012. С. 47-50.