УДК 342.951:347.79 (477)
DOI https://doi.org/10.51989/NUL.2021.5.7

УКРАЇНА – ДЕРЖАВА ПРАПОРА: КОНЦЕПТ «РЕАЛЬНИЙ ЗВ'ЯЗОК» У КОНТЕКСТІ ПРАВОВОЇ (МОРСЬКОЇ) ДОКТРИНИ (ЧАСТИНА ІІ. СУЧАСНІСТЬ)

Кузнєцов Сергій Сергійович,
кандидат політичних наук,
директор Навчального центру фахівців морського транспорту

У статті досліджено визначення, зміст і роль реєстрації суден як елементу забезпечення «реального зв'язку» між Україною й українськими суднами (суднами України). Автор відзначає наявність чисельних наукових досліджень, які стосуються визначення, змісту й об'єму поняття «реєстрація суден», відсутність їх єдиного загальновизнаного розуміння, що ускладнює формування концепту «реальний зв'язок». Автор формулює особисте розуміння визначення, змісту й об'єму понять «відкрите море», «свобода відкритого моря», «свобода судноплавства», «право судноплавства», «держава прапора», «судно прапора», «реальний зв'язок», «реєстрація суден». Відзначається, що із приєднанням до Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (UNCLOS 82) Україна набула, зокрема, правові статуси «держава-учасниця» та «держава прапора», яка має забезпечувати реальний зв'язок із суднами, що в ній зареєстровані. Доказом існування «реального зв'язку» є наявність у судна прапора відповідних документів, які має видавати держава прапора. Наявність цих документів свідчить, зокрема, про те, що їх видано після того, як були задоволені: 1) умови надання національності; 2) умови реєстрації; 3) умови надання права плавати під прапором держави, яка визначила ці умови; 4) держава прапора веде реєстр суден прапора із зазначенням їхніх даних. Автор об'єднує поняттям «реєстрація суден» вказані вище «умови» для аналізу їхнього змісту як окремих складових частин, розуміючи «реєстрацію суден» як один з елементів забезпечення існування «реального зв'язку», зокрема, для аналізу виконання вимог UNCLOS 82 щодо умов «реєстрації суден» на території України. Автор робить висновок про те, що умови реєстрації суден на території України відповідають положенням UNCLOS 82, але у КТМ України поняття «реальний зв'язок» не використовується. UNCLOS 82 не встановлює стандартів, яким би мали відповідати вказані «умови». Вони встановлюються в нормах національного законодавства й у міжнародних угодах. Автор акцентує увагу на необхідності включення концепту «реальний зв'язок» до формування та реалізації правової (морської) доктрини для України.

Ключові слова: *відкрите море, свобода відкритого моря, свобода судноплавства, право судноплавства, держава прапора, судно прапора, реальний зв'язок, реєстрація суден.*

Kuznietcov Serhii. Ukraine – a country of a flag: "genuine link" concept in the context of legal (maritime) doctrine (Part II. Nowadays)

The article looked into the definition, content and role of ship registration as the element of ensuring the "genuine link" between Ukraine and Ukrainian ships (ships of Ukraine). The author notes the existence of numerous scientific studies concerning the definition, content and volume of the concept of "ship registration", and, as a result, the absence of the common understanding, which complicates the formation of the "genuine link" concept. The author formulates his personal understanding of the definition, content and volume of the concepts "high sea", "freedom of the high sea", "freedom of maritime traffic", "right of maritime traffic", "flag state", "flag ship", "genuine link", "registration of shipd". It is noted, that with the accession to the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 82) from 1982, Ukraine acquired, in particular, the legal status of a "member state" and the "flag state", which should provide real connection with registered ships. The proof of the "genuine link" existence is the possession of the relevant documents issued by the flag state of the flag ship. In particular, the existence of these documents indicates that they were issued after the following was met: 1) the conditions for giving nationality; 2) the conditions for registration; 3) the conditions for giving the right to fly the flag of the state that determined these conditions; 4) the flag state maintains the register

of flag ships with their data. The author combines the concept of "registration of ships", the above "conditions" for the analysis of their content as separate components, understanding the "registration of ships" as one of the elements to ensure the existence of "genuine link", in particular to analyze the requirements of UNCLOS 82 concerning the "registration of ships" on the territory of Ukraine. The author concludes that the conditions for registration of vessels on the territory of Ukraine comply with the provisions of UNCLOS 82, but the term "genuine link" is not used in the Merchant Marine Code of Ukraine. UNCLOS 82 does not set standards which these "conditions" should meet. They are established in the norms of national legislation and in international agreements. The author emphasizes the need to include the concept of "genuine link" to the formation and implementation of legal (maritime) doctrine for Ukraine.

Key words: *high seas, freedom of high seas, freedom of navigation, law of navigation, flag state, flag ship, genuine link, ship registration.*

Міжнародно-правового закріплення положення, що стосуються права держав на надання національності, права плавання під державним прапором і його реєстрації, а також положення щодо «реального зв'язку» між державою і судном прапора дістали у 1958 р. у ст. ст. 4 і 5 Конвенції про відкрите море [1, ст. 4, 5; 2]. А вже 16 листопада 1994 р. набула чинності Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. (далі – UNCLOS 82) [3]. У Преамбулі UNCLOS 82 держави-учасниці проголосили «необхідність розробки нової загальновизнаної конвенції з морського права», а отже, створення «правового режиму», визнали, що досягнення цієї мети сприятиме встановленню «справедливого і рівноправного міжнародного економічного порядку» [4, с. 109]. За оцінками науковців-правників, саме UNCLOS 82 встановлює «усеоохопний режим усього Світового океану» [5, с. 4]. В UNCLOS 82 дістав подальшого розвитку один із загальновизнаних принципів сучасного морського права – принцип свободи відкритого моря, а також його складова частина – принцип свободи судноплавства [6, с. 5]. Зокрема, наведене стосується «підтримки свободи відкритого моря» (Мордок 2018 «Національні інтереси на морі»). Звідси природно виникає необхідність проаналізувати положення UNCLOS 82, які стосуються визначення і змісту понять «відкрите море» і «свобода відкритого моря».

Відкрите море. Загальновизнаним є твердження про відсутність у тексті UNCLOS 82 визначення поняття «відкрите море», незважаючи на його широке використання, зокрема на назву ч. VII «Відкрите море». Отже, зі змісту ст. 86 «Застосування положень цієї частини» ("Application of the provisions of this Part") ч. VII випливає лише встановлення просторових меж її застосування. На наш погляд, ясність у питання, що ми досліджуємо, вносить ст. 89 «Неправомірність претензій на суверенітет над відкритим морем» ("Invalidity of claims of sovereignty over the high seas"), із змісту якої випливає принципова ознака «відкритого моря» – відсутність у будь-якої держави права («заборона» на таке право – спосіб правового регулювання) навіть «претендувати» на підпорядкування цієї частини морських просторів загалом (будь-якої її частини) своєму суверенітету – ознака «позапідсуверенність». З огляду на те, що UNCLOS 82 встановлює право прибережної держави поширювати свій суверенітет лише до зовнішньої межи територіального моря (державного кордону на морі) – ознака «підсуверенність» («заборона» поширювати суверенітет за встановлені межі – спосіб правового регулювання), можна визначати «відкрите море» як усі частини морських просторів ("high seas" – варто звернути увагу на вживання терміна у множині), а саме поверхню і товщу морських вод, які перебувають за межами суверенітету будь-якої держави, тобто за зовнішньою «морською ("seaward")» межею їхніх територіальних морів (за межами державного кордону на морі) – див.: ч. 1 ст. 2 «Правовий статус територіального моря, повітряного простору над територіальним морем, а також його дна і надр» ("Legal status of the territorial sea, of the air space over the territorial sea and the of its bed and subsoil"). Отже, ознака «позапідсуверенність» є ознакою правового статусу «відкритого моря», яка опосередковує його міжнародно-правовий режим.

Свобода відкритого моря. З тексту ч. 1 ст. 87 «Свобода відкритого моря» ("Freedom

of the high seas") випливає, що відкрите море є «відкритим ("the high seas are open")», але вказане не варто розуміти як те, що воно є «вільним» (укр.) – «свободным» (рос.)». Можна стверджувати, що «відкритість» цієї частини морських просторів означає тільки «можливість» відкрито («без перешкод») здійснювати ("exercised") певні «відкриті» види морської діяльності (спосіб правового регулювання – «дозвіл») – «свободи відкритого моря», що є «правомірними з погляду міжнародного права видами використання моря ("internationally lawful uses of the sea") та які належать до цих свобод» і є «сумісними з іншими положеннями» UNCLOS 82 (див.: ч. 1 ст. 87 і ст. 58 «Права й обов'язки інших держав у виключній економічній зоні» ("Rights and duties of other States in the exclusive economic zone"). Вказане стосується також і обов'язку враховувати «належним чином» заінтересованість інших держав у користуванні свободами відкритого моря (ч. 2 ст. 87) та те, що воно «резервується для мирних цілей» (ст. 88 «Резервування відкритого моря для мирних цілей» ("Reservation of high seas for peaceful purposes") – спосіб регулювання – «зобов'язання».

Поняття «свобода відкритого моря» є об'єднувальним, тобто охоплює декілька «відкритих (правомірних)» видів використання моря. UNCLOS 82 включає до них, серед інших, «свободу судноплавства ("freedom of navigation")» (п. а ч. 1 ст. 87) як можливість її здійснення. У ст. 90 «Право судноплавства» ("Right of navigation") ідеться про «право судноплавства ("right of navigation")» як «право» кожної держави на те, щоб «судна під її прапором плавали у відкритому морі». Зазначимо, що вказане стосується і держав, що не мають морського узбережжя, відповідно до Декларації, яку було укладено 20 квітня 1921 р. 25 державами в Барселоні (Іспанія). Станом на 2013 р. Декларацію ратифікували понад 50 держав [7]. Звідси, по-перше, «судноплавство» – це вид морської діяльності, пов'язаний із використанням суден для плавання – у нашому випадку це: вхід, прохід та вихід із відкритого моря з метою його перетнути – транспортна діяльність; або вхід, знаходження в межах та вихід із відкритого моря з метою забезпечення здійснення певних видів морської діяльності – транспортно-забезпечувальна діяльність. По-друге, «судноплавство» – це лише об'єктивне право будь-якої держави (зокрема, право надавати суднам свій прапор, або свою «національність»), але не її суб'єктивне право, або юридичний обов'язок (спосіб регулювання – «дозвіл»). По-третє, «судноплавство» – це плавання «під прапором» будь-якої держави – це вимога, але вимога лише до суден. Вказану вимогу UNCLOS 82 пов'язує з відповідним об'єктивним правом суден «плавати під прапором і обов'язком отримати таке право – «судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати» (ст. 91 «Національність суден» ("Nationality of ships"). До того ж UNCLOS 82 зобов'язує судна плавати під прапором лише однієї держави і підпорядковуватися її виключній юрисдикції у відкритому морі (за винятком окремих випадків) та передбачає юридичну відповідальність за порушення вказаних обов'язків (ст. 92 «Статус суден» ("Status of ships") – спосіб регулювання – «зобов'язання».

Отже, принцип свободи відкритого моря відображує об'єктивну потребу держав і народів у вільному використанні морських просторів «як засобів міжнародних економічних, політичних і культурних зв'язків, а також використання природних ресурсів моря» [8, с. 55].

Реальний зв'язок. Правовий зв'язок «дозвіл – зобов'язання» між державою, що реалізувала «право судноплавства» – «державою прапора», та судном, яке має зобов'язання, що випливають з отримання «права плавання під прапором – національності» – «судном прапора», визначається UNCLOS 82 як «реальний зв'язок» – «між державою і судном має існувати реальний зв'язок ("must exist a genuine link")» (п. 1 ст. 91). Зазначимо, що визначення, зміст і об'єм поняття «реальний зв'язок» UNCLOS 82 не надає, але з її тексту випливає розуміння цього поняття як об'єднувального, тобто такого, що містить складники, звідси виникає можливість дослідити кожну складову частину цього поняття окремо. Так, доказом існування «реального зв'язку» є наявність у судна прапора «відповідних документів ("documents to that effect")», які має видавати держава прапора (ч. 2

ст. 91). Наявність цих документів свідчить, зокрема, про те, що їх видано після того, як були задоволені: (1) умови надання національності; (2) умови реєстрації та (3) умови надання права плавати під прапором держави, яка визначила ці умови. Визначення вказаних умов є обов'язком держави прапора (ч. 1 ст. 91). До того ж «кожна держава прапора» зобов'язана (4) «вести реєстр» суден прапора із зазначенням їхніх даних (п. а ч. 1 ст. 94 «Зобов'язання держави прапора» ("Duties of the flag State"). Тобто з метою досягнення цілей дослідження ми об'єднали поняттям «реєстрація суден» вказані вище «умови» для аналізу їхнього змісту як окремих складових частин, розуміючи «реєстрацію суден» як один з елементів забезпечення існування «реального зв'язку» [9], зокрема для аналізу виконання вимог UNCLOS 82 щодо умов «реєстрації суден» на території України.

Так, із приєднанням до UNCLOS 82 Україна набула певних прав, обов'язків і відповідальності у сфері освоєння морського середовища, зокрема правовий статус «держава-учасниця» – держава, яка погодилася на обов'язковість для неї положень UNCLOS 82, і для якої вона є чинною» (п. 1 ч. 2 ст. 1 «Вживання термінів і сфера застосування» ("Use of terms and scope")) та правовий статус «держава прапора» – держава, яка реалізує своє «право судноплавства».

Загальні положення національного законодавства щодо реєстрації суден на території Україні [10] закріплені у гл. 2. «Реєстрація суден і право на прапор України» Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМУ) [11]. Зокрема, положення щодо: (1) *умов надання національності суднам* – закріплені у ст. 32. «Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України»; (2) *умов реєстрації* – закріплені у ст. 26. «Державна реєстрація суден», у ст. 27. «Умови реєстрації», у ст. 28 «Судновий патент, судновий білет», у ст. 31 «Відповідальність за порушення правил реєстрації судна»; (3) у*мов надання права плавати під прапором* – закріплені у ст. 32 «Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України», ст. 33 «Одержання права плавання під Державним прапором України», ст. 34 «Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України»; (4) *ведення реєстру суден прапора* – закріплені у ст. 26 «Державна реєстрація суден», у ст. 27 «Умови реєстрації», у ст. 29 «Умови та наслідки реєстрації», у ст. 34 «Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України».

UNCLOS 82 не встановлює критеріїв або стандартів, яким би мали відповідати вказані «умови», отже, виконання обов'язків держави прапора не зумовлено обов'язком їх виконання відповідно до критеріїв або стандартів, незважаючи на те, що деякі «критерії або стандарти» встановлювалися як у нормах національного законодавства, так і в міжнародних нормативно-правових актах (згадаємо, зокрема, Конвенцію про умови реєстрації суден 1986 р. [12], яка досі не набула чинності [13]). Отже, маємо зробити висновок про те, що умови реєстрації суден на території України відповідають положенням UNCLOS 82, але у КТМУ поняття «реальний зв'язок» не використовується.

Варто зауважити, що пропозиції щодо внесення змін до тексту статей гл. 2 КТМУ з'являлися регулярно. Вказане, наприклад, стосується змісту ст. 32 «Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України». Відповідно до вимог, що закріплені цією статтею, «отримати «національність (національну належність)» і право плавання під Державним прапором України може лише 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». Так, 19 вересня 2013 р. Комітетом з питань транспорту і зв'язку Верховної Ради України було зареєстровано законопроєкт № 3294 «Проєкт закону про внесення змін до ст. 32 Кодексу торговельного мореплавства України (щодо права плавання під Державним прапором України)» (станом на 17 липня 2021 р. цей законопроєкт є серед таких, з підготовки яких комітет до цього часу визначено головним) [14]. На думку авторів законопроєкту, «очевидно», що наявні обмеження є «серйозним бар'єром» для

залучення іноземного інвестування в розвиток вітчизняного судноплавства, що сприяє його «тінізації», оскільки судновласники змушені обирати для своїх суден «лояльні прапори» [15] (до речі, за даними UNCTAD, дедвейт флоту українських судновласників під іноземним прапором на 2018 р. становив 3 399 тис. т – у 10 разів більше, ніж флот під українським прапором [16, с. 29]); отже, необхідно ухвалити Закон України «Про міжнародний реєстр суден», що дозволить залучити судновласників («передусім іноземних») під український прапор [17] (до речі, на початок 2019 р. понад 70% світового флоту (за тоннажем) було зареєстровано під іноземним «зручним» прапором. Щодо 10 із 35 держав-судновласників, які увійшли до рейтингу, судна під національним прапором становлять більше половини відповідних флотів [18, с. 45].

Відомо, що в Україні питання про створення міжнародного реєстру суден дискутується майже із 2001 р. Сучасний етап обговорень розпочався 8 січня 2014 р., коли в м. Одесі відбулося перше засідання робочої групи під головуванням заст. Міністра інфраструктури України Д. Демідовича з розроблення Міжнародного реєстру морських і річкових суден України. Першим кроком у створенні Реєстру буде ухвалення Закону України «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України» [19], проєкт якого буде розроблятися відповідно до аналізу аналогічних ресурсів Панами, Росії, Грузії, Молдови й інших держав [20, с. 5; 21]. Отже, розуміння того, що одним із напрямів розвитку судноплавної галузі в Україні «є неминуче запровадження другого або міжнародного реєстру», що дозволило би підіймати прапор України, «не менш зручний, ніж класичні «зручні» прапори офшорних країн відкритої реєстрації суден» [22]. З появою «нової, значно більш гнучкої та конкурентоспроможної системи других реєстрів країн, що розвиваються», яка з'явилася «у суперництві зі звичайними, що існують десятиріччями системами «зручного прапора» та «відкритої реєстрації», були значно «посунені» держави «зручного прапора», чим було створено сприятливі умови для формування інвестиційного клімату в національних системах торговельних флотів [23, с. 53]. Вказане відкриє можливості, що є «характерними для класичних регістрів «зручного» прапора» і національних реєстрів, а також збереже «реальний зв'язок» між державою прапора і судном прапора [24, с. 56].

Також маємо зазначити, що за сучасних умов термін «зручні прапори» тільки в сенсі надання своїх реєстрів для спрощеної реєстрації суден «досить вузько відображає намагання як держав, що розвиваються, так і економічно розвинутих країн «сховатися» від витрат на належну реєстрацію своїх суден», на відміну від поняття «відкрита реєстрація суден», яке варто визнати «більш ємним». Зміст поняття «відкрита реєстрація суден» було визначено, наприклад, у документах Конференції ООН щодо умов реєстрації суден (1984–1986 рр.): «держава відкритої реєстрації» – це будь-яка держава, яка не вимагає щоб її громадяни безпосередньо або частковою участю в капіталі будь-якого акціонерного товариства були власниками або фрахтівниками судна без екіпажу або будь-яким іншим чином несли відповідальність за експлуатацію судна, зареєстрованого в цій державі» [25, с. 5]. З вищенаведеного О. Скарідов уважає за можливе виокремити «як мінімум дві основні риси практики відкритої реєстрації суден – повна відсутність на них права власності, а також будь-якого контролю і відповідальності за експлуатацію суден з боку держави реєстрації» [26, с. 261] («держава реєстрації ("State of registration") – держава, до реєстру суден якої включено судно» відповідно до Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р.).

Отже, проведене дослідження дає підстави зробити такі висновки і пропозиції:

1. Розуміння того, що UNCLOS 82 встановлює право прибережної держави поширювати свій суверенітет тільки до зовнішньої межі територіального моря (державного кордону на морі) – ознака «підсуверенність», можна визначати «відкрите море» як усі частини морських просторів (поверхню і товщу морських вод), які знаходяться за межами суверенітету будь-якої держави, тобто за зовнішньою «морською» межею їхніх територіальних морів (за межами державного кордону на морі). Отже, ознака «позапідсуверенність» є ознакою правового статусу «відкритого

моря», яка опосередковує його міжнародно-правовий режим.

2. «Свобода відкритого моря» – це принцип, що відображує об'єктивну потребу держав у вільному використанні морських просторів. Поняття «свобода відкритого моря» є об'єднувальним, тобто включає декілька «відкритих (правомірних)» видів використання моря.

3. UNCLOS 82 включає до правомірних видів використання морських просторів, серед інших, «свободу судноплавства» як можливість здійснення судноплавства у відкритому морі, тобто йдеться про «право судноплавства» як «право» кожної держави на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі. «Судноплавство» – це: 3.1. Вид морської діяльності, пов'язаний із використанням суден для плавання – у нашому випадку це: вхід, прохід та вихід із відкритого моря з метою його перетнути – транспортна діяльність; або вхід, знаходження в межах та вихід із відкритого моря з метою забезпечення здійснення певних видів морської діяльності – транспортно-забезпечувальна діяльність. 3.2. Тільки об'єктивне право будь-якої держави (зокрема, право надавати суднам свій прапор, або свою «національність»), але не її суб'єктивне право, або юридичний обов'язок. 3.3. Плавання «під прапором» будь-якої держави – це вимога, але вимога тільки до суден – об'єктивне право суден «плавати під прапором» та юридичний обов'язок отримати таке право.

4. Правовий зв'язок «дозвіл – зобов'язання» між державою, що реалізувала «право судноплавства» – «державою прапора», та судном, яке має зобов'язання, що випливають з отримання «права плавання під прапором – національності» – «судном прапора», визначається UNCLOS 82 як «реальний зв'язок». Із приєднанням до UNCLOS 82 Україна набула, зокрема, правовий статус «держава-учасниця» – держава, яка погодилася на обов'язковість для неї її положень і для якої вона є чинною, правовий статус «держава прапора» – держава, яка реалізує своє «право судноплавства». Під «національністю» судна варто розуміти правовий зв'язок між судном і державою прапора, правову належність судна до цієї держави. Але варто погодитись із поясненням Комісії міжнародного права 1956 р. про те, що надання національності не є простою адміністративною формальністю, яка не супроводжується будь-якими гарантіями того, що судно прапора справді зв'язано з державою прапора, тобто фактично існує зв'язок, який виявляється не тільки у виданні свідоцтва про реєстрацію.

5. Розуміння поняття «реальний зв'язок» як об'єднувального, тобто такого, що містить складники, надає можливість дослідити кожну складову частину цього поняття окремо. Так, доказом існування «реального зв'язку» є наявність у судна прапора відповідних документів, які має видавати держава прапора. Наявність цих документів свідчить, зокрема, про те, що їх видано після того, як були задоволені: (1) умови надання національності; (2) умови реєстрації; (3) умови надання права плавати під прапором держави, яка визначила ці умови; (4) держава прапора веде реєстр суден прапора із зазначенням їхніх даних. З метою досягнення цілей дослідження ми об'єднали поняттям «реєстрація суден» вказані вище «умови» для аналізу їхнього змісту як окремих складових частин, розуміючи «реєстрацію суден» як один з елементів забезпечення існування «реального зв'язку», зокрема для аналізу виконання вимог UNCLOS 82 щодо умов «реєстрації суден» на території України.

6. Умови реєстрації суден на території України відповідають положенням UNCLOS 82, але у КТМУ поняття «реальний зв'язок» не використовується взагалі.

7. Визначити необхідність, а отже, пропонувати включення концепту «реальний зв'язок» до формування та реалізації правової (морської) доктрини для України.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Конвенция об открытом море, 1958. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text

2. Шемякін О. Проблеми державної реєстрації морських торговельних суден у сучасному міжнародному морському праві. *Держава і право.* 2005. Вип. 28. С. 543–548.

3. Конвенція ООН з морського права, 1982. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

4. Морське право. Джерела : у 3-х ч. Одеса : Фенікс, 2012. Ч. I. Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права» / С. Ківалов, та ін. 570 с.

5. Кивалов С. К читателям. *Конституция для океанов (UNCLOS 82)* / сост. Е. Додин, С. Кузнецов ; под ред. С. Кивалова. 1998. № 3/II. 250 с. С. 3–5.

6. Царев В., Королева Н. Международно-правовой режим судоходства в открытом море. Москва : Транспорт, 1988. 104 с.

7. Декларація щодо визнання права на прапор держав, що не мають морського узбережжя = Declaration recognising the Right to a Flag of States having no Sea-coast. URL: https://cutt.ly/OQm5CZI

8. Анцелевич Г. Открытое море. *Современное международное морское право и практика его применения Украиной* / А. Щипцов и др. Киев : Наукова думка, 1995. С. 51–67.

9. Никитюк М. Сутнісні характеристики реального зв'язку між судном та державою його прапора. *Митна справа*. 2009. № 3. С. 36–40.

10. Никитюк М. Правові підстави та процедури реєстрації суден на території України: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Київ, 2009. 20 с.

11. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text

12. Конвенция об условиях регистрации судов, 1986. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_074#Text

13. Статус Конвенции Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, 1986. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k29#Text

14. Проекти законів і кодексів. *Комітет з питань транспорту і зв'язку.* URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc6_main?id=&pid069=178&Ses=0&Skl=8

15. Труханов Г. Кому плавать под государственным флагом Украины. *Порты Украины*. 2013. № 8. С. 18, 19.

16. Иванов Г. Одесситы управляют флотом большим, чем было у ЧМП. *Порты Украины*. 2020. Сентябрь. С. 28–31.

17. Кифак А. Уйти от чрезмерной регламентации. *Порты Украины*. 2014. № 2. С. 16, 17.

18. Шевченко М. Глобальный торговый флот к началу 2019 года. *Порты Украины*. 2019. Декабрь. С. 44–46 (за матеріалами Review of Maritime Transport – щорічного звіту UNCTAD). URL: https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2019)

19. Розробникам проекту слід взяти до уваги, що 24.06.1982 р. набула чинності прийнята 25.01.1965 р. у Женеві Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_b87#Text

20. Международному Реестру быть. *Порты Украины*. 2014. С. 5.

21. Буде корисним звернутися також до видань: Laws Concerning the Nationality of Ships. United Nations Legislative Series. New-York : United Nations, 1955. 215 p. URL: https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210044530 ; International ship registration requirements at glance. 2nd ed. London : Hill Taylor Dickinson, 1997. 30 p. або безпосередньо, наприклад, на web site: www.register-iri.com (The Marshall Islands), www.shipping.gov.cy (Cyprus)

22. Фогель Р. Вопросы открытой регистрации судов. *Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы :* XIV Международная конференция «Мир на морях». Москва : Мортеинформреклама, 1990. С. 361–368.

23. Никулин С. Правовые и финансовые аспекты развития судоходства в Украине. *Международное морское право и Черноморский регион :* материалы Семинара, 12–17 ноября 2001 г., г. Одесса, Одесская национальная юридическая академия / под ред. Е. Додина. Одесса, 2001. С. 48–55.

24. Мельников Н. Второй реестр судов в Украине. *Порты Украины*. 2014. № 4. С. 56–57.

25. Conditions for registration of ships. Report of the United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships, first part of the session (16 July – 30 Aug 1984) / TD/RS/CONF/10 and Add. 1–2. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/osg286_en.pdf.

26. Скаридов А. Морское право. Санкт-Петербург : Academus, 2006. 934 с.