

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»

Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

Максименко Віталія Вадимівна

УДК 347.791.3

**ФЕНОМЕН ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРУ У СВІТОВОМУ
ОКЕАНІ**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., доцент
Півторак Г.Ф.

Освітньо-професійна програма
«Морське право»,
Спеціальність 081 «Право»

Здобувач

Науковий керівник

Завідувач кафедри

Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Максименко В.В. Феномен юрисдикції держави прапора у Світовому океані. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Розглянуто історичний розвиток інституту юрисдикції держави прапора та проаналізовано ключовий принцип "реального зв'язку" згідно з нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), а також систематизовано джерела правового регулювання.

Досліджено межі та форми реалізації юрисдикції держави прапора у різних морських просторах (відкрите море, внутрішні води, виключна економічна зона) та визначено специфіку юрисдикції щодо військових кораблів та державних суден.

Проаналізовано феномен "зручних прапорів" та його вплив на здійснення юрисдикційного контролю. Оцінено роль контролю держави порту як міжнародного компенсаційного механізму, а також досліджено застосування колізійного права.

Надано пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання та підвищення ефективності реалізації юрисдикції, зокрема шляхом інтеграції економічних стимулів у правозастосування контролю держави порту та уточнення критеріїв реального зв'язку.

Ключові слова: *юрисдикція держави прапора, реальний зв'язок, зручний прапор, контроль держави порту, UNCLOS.*

SUMMARY

Maksymenko V.V. The Phenomenon of Flag State Jurisdiction in the World Ocean. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The historical development of the institution of flag state jurisdiction is examined, and the key principle of the "genuine link" under UNCLOS rules is analyzed, with the sources of legal regulation being systematized.

Forms of flag state jurisdiction enforcement in various maritime zones (High Seas, Territorial Sea, EEZ) are investigated, and the specifics of jurisdiction over warships and non-commercial government vessels are determined.

The "flags of convenience" phenomenon and its impact on the emergence of a deficit in jurisdictional control are analyzed. The role of Port State Control (PSC) as an international compensatory mechanism is assessed, and the application of conflict of laws rules.

Proposals are offered for improving the legal regulation and increasing the effectiveness of jurisdiction enforcement, including through the integration of economic incentives into PSC application and the clarification of *genuine link* criteria.

Key words: *flag state jurisdiction, genuine link, flags of convenience, Port State Control, UNCLOS.*

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ.....	10
1.1. Визначення та історичний розвиток поняття юрисдикції держави прапора.	10
1.2. Принцип "реального зв'язку" між державою прапора та судном.	18
1.3. Система джерел правового регулювання юрисдикції держави прапора.	29
РОЗДІЛ 2. МЕЖІ ТА ФОРМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА В РІЗНИХ МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ.....	37
2.1. Юрисдикція держави прапора у відкритому морі.	37
2.2. Юрисдикція держави прапора у територіальному морі та внутрішніх морських водах і портах іноземної держави.	47
2.3. Юрисдикція держави прапора у виключній економічній зоні (ВЕЗ) та на континентальному шельфі.	55
2.4. Специфіка юрисдикції держави прапора щодо військових кораблів та державних суден, що використовуються в некомерційних цілях.....	58
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНІ ВИКЛИКИ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА.....	62
3.1. Феномен "зручних прапорів" та його вплив на юрисдикцію держави прапора.	62
3.2. Міжнародне співробітництво у сфері забезпечення юрисдикції держави прапора.	68
3.3. Перспективи вдосконалення правового регулювання та ефективності реалізації юрисдикції держави прапора.....	80
ВИСНОВКИ.....	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	89

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми та її актуальність. Актуальність дослідження феномену юрисдикції держави прапора у світовому океані обумовлена його фундаментальним значенням для міжнародного морського права та гострими викликами, що постають перед цим інститутом у сучасних умовах. Юрисдикція держави прапора є фундаментальним принципом міжнародного морського права, закріпленим у Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), згідно з яким держава-реєстратор має виключне право та обов'язок здійснювати адміністративний, технічний та соціальний контроль над судном, що плаває під її прапором. Проте, в умовах глобалізації морської торгівлі та загострення економічної конкуренції, цей принцип зіткнувся з екзистенційним викликом — феноменом "зручних прапорів". Зручні прапори обираються судновласниками для мінімізації витрат та уникнення жорстких регуляторних вимог, що призводить до систематичного порушення вимоги "реального зв'язку" та нехтування обов'язками щодо забезпечення безпеки, екологічних стандартів та трудових прав моряків.

Поширення феномену "зручних прапорів", за яких реєстрація судна обирається з метою мінімізації витрат та уникнення контролю, призводить до зниження рівня юрисдикційного контролю. Багато держав прапора свідомо не виконують своїх обов'язків згідно зі Статтею 94 UNCLOS (нагляд за безпекою, кваліфікацією екіпажу та соціальними стандартами). Ця ситуація створює багатопланову загрозу. Це стосується безпеки мореплавства - збільшення кількості технічно неякісних суден, соціальної сфери - порушення трудових прав моряків та ігнорування MLC 2006 та екологічного стану - зростання ризиків забруднення моря та порушення MARPOL. Таким чином, дослідження є актуальним для пошуку шляхів відновлення змісту юрисдикції, а не лише її формального існування.

Мета та задачі роботи. Метою роботи є детальне дослідження інституту юрисдикції держави прапора в міжнародному морському праві, визначення

меж, форм та специфіки її реалізації в різних морських просторах, а також аналіз сучасних викликів (зокрема феномену "зручних прапорів") із подальшим обґрунтуванням шляхів вдосконалення правового регулювання та підвищення ефективності її забезпечення на міжнародному рівні.

Для досягнення цієї мети передбачено виконати такі поставлені **задачі**:

- 1) визначити сутність, зміст та історичний розвиток феномену юрисдикції держави прапора у міжнародному морському праві;
- 2) дослідити та проаналізувати принцип "реального зв'язку" між державою прапора та судном та його юридичні наслідки;
- 3) дослідити межі та форми реалізації юрисдикції держави прапора у різних категоріях морських просторів та щодо спеціальних категорій суден згідно з міжнародним та національним морським правом;
- 4) дослідити феномен "зручних прапорів" та його вплив на порушення принципу реального зв'язку;
- 5) оцінити механізми міжнародного співробітництва у сфері забезпечення юрисдикції прапора, зокрема, роль контролю держави порту, у контексті Чорноморського регіону та збройної агресії проти України та інституту дипломатичного захисту іноземних моряків;
- 6) обґрунтувати та сформулювати конкретні пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання юрисдикції держави прапора в контексті сучасних викликів.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що формуються у процесі поширення державної юрисдикції на судно.

Предметом дослідження виступають правові норми та принципи, що регулюють зміст, межі та ефективність реалізації юрисдикції держави прапора.

Методи дослідження. У роботі використано як і загальнонаукові так і спеціальні методи пізнання. Дослідження розпочато із застосування історичного методу, який є визначальним для розуміння еволюції поняття юрисдикції, її становлення від часів Вестфальської системи та закріплення у

міжнародному звичаєвому праві. Системний аналіз дозволив розглянути юрисдикцію держави прапора не як ізольовану норму, а як елемент складної, ієрархічно побудованої системи міжнародного морського права. Це дало змогу вивчити взаємодію основних джерел: Конвенції UNCLOS, конвенцій ІМО та ІЛО, а також регіональних меморандумів PSC.

Для опрацювання нормативного матеріалу та судової практики активно використовувалися спеціально-юридичні методи. Формально-юридичний метод був незамінним для тлумачення та конкретизації змісту ключових норм, зокрема Статей 91 та 94 UNCLOS, які встановлюють обов'язки держави прапора. Порівняльно-правовий метод застосовувався для зіставлення правових режимів різних морських просторів (відкрите море, внутрішні води, БЕЗ) з метою окреслення меж юрисдикції держави прапора. Крім того, він був використаний для порівняння підходів регіональних систем контролю, таких як Paris MoU та Tokyo MoU. У роботі також використано методи аналізу і синтезу, індукції та дедукції, що дозволило сформулювати обґрунтовані висновки та шляхи вдосконалення.

Аналіз використаних джерел та літератури. Джерела охоплюють три основні, взаємопов'язані групи: фундаментальні міжнародні договори, прецедентне право (судові рішення) та сучасну наукову доктрину.

Основою дослідження стали міжнародно-правові документи, Конвенція ООН з морського права (1982) та Конвенція про відкрите море (1958), виступаючи стрижнем роботи, оскільки вони визначають сам інститут юрисдикції держави прапора, поняття "реального зв'язку" та розмежовують юрисдикції в різних морських просторах. Конвенції ІМО та МОП (SOLAS, MARPOL, MLC 2006): аналіз цих джерел дозволяє перейти від формального права до фактичних обов'язків контролю, які порушуються державами "зручних прапорів". Регіональні меморандуми демонструють перехід від виняткового права держави прапора здійснювати контроль до спільного, координованого контролю держав порту. Судова та арбітражна практика є критично важливими для аналізу меж юрисдикції та її застосування у БЕЗ, а

також для розуміння принципів дипломатичного захисту екіпажу та співвідношення юрисдикцій. Література забезпечує теоретичну базу, що дозволяє критично оцінити чинне право та розробити пропозиції.

Комплексне використання міжнародних конвенцій, прецедентів та доктринальних праць забезпечує високий науковий рівень роботи, дозволяючи перейти від простого опису норм до аналізу ефективності їхньої реалізації та обґрунтування конкретних пропозицій щодо реформи.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у комплексному підході до вирішення проблеми недостатнього юрисдикційного контролю та інтеграції економічних і правових механізмів у дослідження. Обґрунтовано концепцію контролю держави порту як компенсаційного механізму міжнародного морського права, доводячи, що він ефективно переносить юрисдикцію із забезпечення виконання на державу порту для протидії порушенням обов'язків держави прапора. На відміну від традиційних юридичних підходів, запропоновано використовувати економічні важелі (такі як диференційовані страхові премії P&I та/або преміальні ставки фрахту), пов'язані з Профілем Ризику Судна (SRP), як інструмент проактивного відновлення регуляторного балансу. Це дозволяє трансформувати дотримання міжнародних стандартів із фінансового обтяження на конкурентну перевагу. Проведено чітке зіставлення виключної юрисдикції у відкритому морі з обмеженою юрисдикцією у територіальному морі та внутрішніх водах, а також визначено особливості юрисдикції у ВЕЗ та щодо державних суден. Це забезпечує цілісне розуміння чинного правового режиму.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони виходять за рамки теоретичних узагальнень і пропонують конкретні, застосовні рекомендації для міжнародних організацій, національних органів та суб'єктів морського права, спрямовані на підвищення ефективності правозастосування та відновлення міжнародного морського порядку. Дослідження підтверджує, що впровадження економічних стимулів створює пряму фінансову вигоду для добросовісних судновласників. Це є практичним

обґрунтуванням для інвестування в безпеку та вибір якісного менеджменту, незалежно від обраного прапора.

Страхові компанії можуть використовувати результати роботи для вдосконалення методології оцінки ризиків, надаючи більшу увагу саме історії PSC та якості менеджменту.

Апробація результатів. Основні положення та висновки дипломної роботи були оприлюднені на таких наукових конференціях:

- XI Всеукраїнська науково-практичної онлайн конференція молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (27 листопада 2025 року, Одеса) - тези на тему “Роль контролю держави порту у підтримці юрисдикції держави прапора”.

Обґрунтування структури роботи. Враховуючи актуальність обраної теми та виходячи з мети та поставлених задач, робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків.

У Першому розділі проаналізовано фундаментальні концептуальні основи дослідження: історичний розвиток інституту юрисдикції, її правову природу, ключовий принцип "реального зв'язку" та систематизовано джерела правового регулювання. Це забезпечило необхідну теоретико-правову базу для подальшого аналізу викликів..

У Другому розділі окреслено обсяг та специфіку реалізації юрисдикції держави прапора. Було проведено порівняльно-правове розмежування виключної юрисдикції у відкритому морі від її обмеженого характеру у територіальному морі, ВЕЗ та внутрішніх водах, де вона співіснує із суверенітетом прибережної держави. Додатково було проаналізовано специфіку юрисдикції щодо військових та державних суден, що забезпечило системне розуміння чинного правового режиму.

У Третьому розділі визначено головні проблеми інституту в сучасних умовах, пов'язані з феноменом "зручних прапорів" та зниженням юрисдикційного контролю. Було проаналізовано міжнародні компенсаційні

механізми (PSC, колізійне право, дипломатичний захист), а також обґрунтовано шляхи вдосконалення правового регулювання, що включають інтеграцію економічних стимулів та юридичну реформу критеріїв реального зв'язку, що становить наукову новизну та практичне значення роботи.

У висновках наведені основні результати дослідження, що відповідають меті та завданням роботи, і сформульовані пропозиції щодо вдосконалення міжнародно-правового забезпечення юрисдикції держави прапора.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

1.1. Визначення та історичний розвиток поняття юрисдикції держави прапора

Протягом усієї історії морського права питання юрисдикції над суднами в морі незмінно залишається предметом живих дискусій та суперечок. Еволюція юрисдикції держави прапора нерозривно пов'язана з розвитком концепцій національності, реєстрації суден, безпеки, а також зі спільними зусиллями міжнародного співтовариства, які через міжнародні організації встановлюють правила та стандарти експлуатації суден.

Дискреційні повноваження держав прапора щодо визначення умов реєстрації суден та зловживання, які іноді з цим пов'язують, постійно обговорюються на міжнародному рівні, особливо з огляду на посилену увагу до морської безпеки.

На думку Грушко М.В., у міждержавних відносинах правова категорія «юрисдикція держави» використовується як прояв державного суверенітету. У внутрішньодержавній сфері правовий термін «юрисдикція» означає діяльність судових органів з визначенням їхніх повноважень щодо розгляду тієї чи іншої категорії справ [6, с.4]. Юрисдикція держави визначається як можливість (правоздатність) держав встановлювати та виконувати норми внутрішньодержавного права, так і компетенція (дієздатність) держав впливати на поведінку інших суб'єктів [6, с.4].

Тобто, юрисдикція — це здатність держави запроваджувати та забезпечувати виконання законів. Саме в контексті морського права, де суверенітет держави над суднами у відкритому морі є виключним, на перший план виходить концепція юрисдикції держави прапора.

Відправною точкою для аналізу юрисдикції та контролю держави прапора є простеження історичного розвитку її складових частин: прапора як

символу національності, становлення національної держави та того, як ці дві концепції об'єдналися, сформувавши державу прапора, яка взяла на себе відповідальність за юрисдикцію над суднами, що ходять під її стягом.

Важлива роль прапора як потужного символу національної гордості розглядається, починаючи від найдавніших записів, через його еволюцію як видимого знака захисту суверена для суден, аж до його кодифікації в сучасному національному законодавстві як символу держави прапора.

Витоки використання прапора як ідентифікаційного знака сягають приблизно 1000 року до нашої ери, коли єгиптяни вперше почали застосовувати його прототипи [47, р.4]. Згодом ця практика поширилася на інші цивілізації, і з тією ж метою ідентифікації прапори почали використовувати й на суднах. Починаючи з Середньовіччя, прапор утвердився як символ нації та її державного суверенітету на морі. З часом прапор став невіддільною частиною морського звичаєвого права.

У той самий час, коли прапор визнавався та легітимізувався як дуже видимий символ національності, концепція національної держави, яку він згодом мав представляти, поставала з хаосу Тридцятилітньої війни (1618–1648).

Тридцятилітня війна стала першим загальноєвропейським конфліктом, метою якого була гегемонія на континенті, в якій зішлись два потужні блоки: блок Габсбургів (Іспанія, Австрія, німецькі католицькі князівства) за підтримки Папства та Речі Посполитої та Антигабсбурзька коаліція (Франція, Швеція, Данія, Голландія, Англія, Московська держава та німецькі протестантські князівства) [25, с.24]. Завершення цієї війни ознаменувало зміну свідомості європейських держав: вони вперше почали сприймати Європу як єдину систему, приймаючи на себе спільну відповідальність за її долю [25, с.24].

До 16 століття Європа була клаптиковою ковдрою королівств, князівств, герцогств та інших феодалних утворень, якими керували під моральним авторитетом Священного Римського Права та Римського Імператора. З 1648

року й дотепер міжнародна система права та відносин між державами, започаткована Вестфальським миром, відіграє важливу роль у підтримці належного порядку між державами, не в останню чергу завдяки їхній здатності брати участь у торгівлі та, зрештою, узгоджувати стандарти безпеки для суден, залучених до цієї торгівлі. Міжнародна торгівля та судноплавство, що зростали у 16 та 17 століттях, посилили потребу в міжнародному праві та становленні національної держави для регулювання відносин.

Епоха португальських досліджень і торгівлі протягом 16 століття, після успішного огинання Васко да Гамою мису Доброї Надії у 1498 році та подальшого налагодження торгівлі з Ост-Індією, стала каталізатором значного розширення торговельних маршрутів іспанських, голландських та англійських суден за межі європейських вод.

Після цього контакту з далекими державами виникла потреба в міжнародному праві для регулювання відносин, але середньовічна Європа була не дуже придатною для розвитку міжнародного права, оскільки вона не була поділена на держави в сучасному розумінні, оскільки “ранній Новий час став періодом розпаду феодальних відносин, який супроводжувався як феодальною роздробленістю, так і зубожінням феодалів та постійними міжклановими конфліктами”[23, с.156].

Після Вестфалії держави змогли розвивати міжнародне право, а європейські та неєвропейські держави — визнавати суверенітет одна одної та формувати правові відносини. Таким чином, Вестфальський мир став передвісником системи національних держав і розвитку міжнародної правової та політичної системи відносин як між європейськими, так і неєвропейськими державами.

В той час, коли ці процеси відбувалися на суходолі, паралельно точилася інша історична дискусія щодо статусу морських просторів — відомий диспут «вільне море» (*mare liberum*) проти «закритого моря» (*mare clausum*).

Володіння морями завжди було мрією великих морських держав, переважно обумовленою економічними інтересами. Щоб протистояти

монополії Португалії в Індійському океані та надзвичайно прибутковій торгівлі прянощами, голландці висунули доктрину свободи морів. Її обґрунтував голландський юрист Гуго Гроцій у своїй відомій публікації «Mare Liberum» 1609 року. Згідно з Гроцієм, річ, яку неможливо захопити чи замкнути, не можуть стати чияюсь власністю; вони є спільними для всіх, і їхнє використання належить усьому людству [53].

За Гроцієм, право судноплавства є вільним для всіх. Ця концепція свободи відкритого моря зрештою отримала загальне визнання, хоча й попри ідею *Mare Clausum* (Закрите море), яку свого часу відстоював Селден і яка пропагувалася Великою Британією для захисту її виключного панування на морях. Проте доктрина *Mare Liberum* (Вільне море) була зрештою визнана неминучою та першочерговою для прогресу торгівлі та навігації. Вона увійшла до звичаїв націй та принципів міжнародного права.

Міжнародне співтовариство поступово усвідомило важливість кодифікації цих концепцій, що були частиною звичаєвого міжнародного морського права та практики держав. Починаючи з XIX століття, було здійснено кілька спроб кодифікувати ці норми. Ці зусилля набрали обертів зі створенням Комісії міжнародного права у 1947 році відповідно до Статуту ООН. Комісія провела свою першу сесію у 1949 році, отримавши серед інших мандат на кодифікацію морського права. Її неоціненна робота у цій сфері заклала основу для першої Конференції ООН з морського права у 1958 році. Одним із результатів Конференції стало прийняття Конвенції про відкрите море 1958 року, де вперше були встановлені «правила руху» щодо, зокрема, національності та реєстрації суден, а також прав та обов'язків держав прапора стосовно суден, зареєстрованих під їхнім прапором. Ці питання згодом переглядалися під час обговорень на третій Конференції ООН з морського права, що завершилися прийняттям остаточних положень, закріплених у Конвенції 1982 року. Далі ми детально розглянемо зміст як Конвенції про відкрите море 1958 року, так і Конвенції 1982 року стосовно зазначених питань.

Згідно зі Статтею 90 Конвенції 1982 року, яка по суті ідентична Статті 4 Конвенції 1958 року:

«Кожна держава, незалежно від того, має вона вихід до моря чи ні, має право здійснювати судноплавство суден під її прапором у відкритому морі» [11].

Ці відповідні статті кодифікують звичаєве право судноплавства, відкрите для всіх держав. Тобто, можна стверджувати, що свобода судноплавства надається державам як суб'єктам міжнародного права і реалізується через судна, яким надано право піднімати їхній прапор і які, відтак, набувають національності держави прапора.

Із цього права держав прапора на судноплавство у відкритому морі випливає їхня прерогатива здійснювати певні права та обов'язки щодо цих суден. Оскільки відкрите море не перебуває під юрисдикцією жодної держави, для збереження публічного порядку право плавання там має бути обмежене тими суднами, які, завдяки своєму зв'язку з державою прапора, підпадають під її юрисдикцію. Це дозволяє вимагати від них дотримання комплексу звичаєвих і конвенційних норм, що становлять публічний порядок океанів. Як пояснила Комісія міжнародного права:

«Відсутність будь-якої влади над суднами, що плавають у відкритому морі, призвела б до хаосу. Однією з найважливіших складових принципу свободи морів є те, що судно повинно підіймати прапор однієї держави та підпадати під юрисдикцію цієї держави» [77].

Показовою є справа «Asya» (1948 р.), де було встановлено: судно, яке не ходить під прапором жодної держави, не має права на свободу судноплавства [38]. Таким чином, ідентифікаційний знак прапора символізує правовий режим судна в морі та є необхідною умовою для підтримки публічного порядку — як у відкритому морі, так і в територіальних водах прибережних держав. Саме прапор визначає суб'єкта відповідальності, а також порядок і місце реалізації права щодо цього судна.

Навіть більше, можна стверджувати, що судна, які не мають національності, не мають права на судноплавство в морі. Це підтвердив Апеляційний суд США у справі США проти Маріно-Гарсія (1982): «Судна без національності є міжнародними ізгоями. Вони не мають міжнародно визнаного права вільно плавати у відкритому морі... Крім того, судна без прапора часто не підпадають під закони жодної держави прапора. Як такі, вони являють собою "плавучі сховища, вільні від влади" і становлять потенційну загрозу порядку та стабільності навігації у відкритому морі» [41].

Отже, держава прапора є суверенною у своєму рішенні надавати суднам свою національність. У справі Лаурітцен проти Ларсена Верховний Суд США представив вичерпне резюме щодо закону прапора: «Згідно з міжнародним правом, кожна держава може самостійно визначати умови, за яких вона надаватиме національність торговому судну, беручи таким чином на себе відповідальність за нього та набуваючи над ним владу. Національність засвідчується для світу судовими документами та прапором. Сполучені Штати рішуче та успішно відстоювали позицію, що регулярність та чинність реєстрації можуть бути поставлені під сумнів лише державою, що здійснила реєстрацію» [40].

У справі *Saiga* (№ 2) Міжнародний трибунал з морського права підтвердив суверенітет держави прапора у встановленні умов для реєстрації суден та дозволу підіймати її прапор. Як підсумував Трибунал у цій справі: «[...] визначення критеріїв та встановлення процедур для надання і відкликання національності суднам є питаннями, що належать до виключної юрисдикції держави прапора» [42].

Проте це право не є абсолютним. Дійсно, право дозволяти суднам плавати під своїм прапором було кваліфіковано, аби протистояти будь-якому надмірно ліберальному ставленню з боку держав. Як зазначено у Статті 5 Конвенції про відкрите море 1958 року: «Кожна держава встановлює умови для надання своєї національності суднам, для реєстрації суден на її території та для права плавати під її прапором. Судна мають національність тієї

держави, прапор якої вони мають право підіймати. Повинен існувати справжній зв'язок між державою та судном; зокрема, держава повинна ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль в адміністративних, технічних і соціальних питаннях над суднами, що плавають під її прапором. Кожна держава видає суднам, яким вона надала право плавати під її прапором, відповідні документи» [12].

У своїх коментарях до майбутньої Статті 5 Конвенції 1958 року Комісія зауважила: «Кожна держава встановлює умови, за яких судна можуть плавати під її прапором. Очевидно, що держава користується повною свободою у випадку суден, які належать їй або є власністю націоналізованої компанії. Щодо інших суден, держава повинна прийняти певні обмеження. Як і у випадку надання громадянства особам, національне законодавство не повинно надто відхилятися від принципів, прийнятих більшістю держав, які можна вважати частиною міжнародного права. Лише за цієї умови надана державам свобода не призведе до зловживань та тертя з іншими державами. Щодо національного елемента, необхідного для дозволу плавати під прапором, можлива велика кількість систем, але повинен бути певний мінімальний національний елемент» [36].

Таким чином, хоча розробники Статті 5 вважали за краще залишити кожній державі право встановлювати власні умови надання права плавати під її прапором, тобто власні критерії реєстрації суден, на держави прапора все ж покладається вимога забезпечити наявність справжнього зв'язку між їхнім реєстром та судном.

Стаття 91 КМП ООН 1982 року ідентична Статті 5 Конвенції 1958 року, за винятком того, що в ній пропущено фразу: «[...] зокрема, держава повинна ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль в адміністративних, технічних і соціальних питаннях над суднами, що плавають під її прапором». Пропущена фраза тепер міститься у Статті 94(1) Конвенції 1982 року.

З огляду на вищезазначене, можна стверджувати, що кожне судно, яке плаває в морях, повинно мати національність держави, яка, хоч і має свободу

встановлювати критерії реєстрації суден, все ж зобов'язана мати певні мінімальні критерії для оцінки того, чи може дане судно плавати під її прапором.

Юрисдикція держави прапора — це, отже, здатність держави, громадянство якої має судно, регулювати діяльність та застосовувати заходи примусу щодо цього судна.

Крім того, як підкреслив Міжнародний трибунал з морського права у справі M/V Norstar, судно розглядається за Конвенцією як єдине ціле стосовно обов'язків та прав держави прапора. Трибунал вказав, що «судно, все на ньому, а також кожна особа, пов'язана з його діяльністю або зацікавлена в ній, розглядаються як єдність, пов'язана з державою прапора» [43]. Це означає, що для виконання своїх обов'язків держава прапора має фактично здійснювати свою юрисдикцію не лише щодо самого судна, але й щодо «всього, що на ньому, і кожної особи, пов'язаної в його діяльності» [43].

Зрештою, це використання прапора отримало офіційне міжнародне визнання в процесі кодифікації морського права: спочатку в Конвенції про відкрите море 1958 року, а потім і в Конвенції 1982 року. Так, Стаття 4 Конвенції 1958 року проголошує: «Кожна держава, незалежно від того, має вона вихід до моря чи ні, має право здійснювати судноплавство суден під своїм прапором у відкритому морі».

Стаття 5 тієї ж Конвенції додатково встановлює, зокрема, що: «Кожна держава встановлює умови [...] для надання права плавати під її прапором...»

Відповідні положення цих статей були пізніше закріплені в Статтях 90 і 91 Конвенції 1982 року.

Таким чином, юрисдикція держави прапора є не просто історичною спадщиною, що поєднує символізм прапора та суверенітет держави, а фундаментальним принципом сучасного міжнародного морського права. Вона постала як єдино можливий механізм підтримання публічного порядку у відкритому морі, що не підпадає під суверенітет жодної держави. Кодифікація цього принципу, що вимагає "реального зв'язку" (genuine link) між судном та

державою реєстрації, закріпила за державою прапора виключне право та одночасно першочерговий обов'язок здійснювати адміністративний, технічний та соціальний контроль не лише над судном як об'єктом, але й над усім, що на ньому, і кожною особою, пов'язаною з його діяльністю. Це робить державу прапора головним суб'єктом міжнародно-правової відповідальності за дотримання судном міжнародних норм.

1.2. Принцип "реального зв'язку" між державою прапора та судном

“В ідеальному світі держави, під чийми прапорами ходить світове судноплавство, встановлювали б і вимагали б від своїх судновласників таких стандартів проектування, технічного обслуговування та експлуатації, які забезпечували б дуже високий рівень безпеки на морі. Прибережні держави, уздовж чийх берегів проходять судна та портові держави, у чий порти чи на якірні стоянки заходять судна, не мали б жодних причин перейматися дотриманням цих стандартів. Сучасна система контролю держави прапора далека від цього ідеалу... На жаль, немає жодних сумнівів, що не всі держави прапора виконують свої обов'язки” [68]. Ця цитата, взята із доповіді англійського барристера, Джона Дональдсона “Safer Ships, Cleaner Seas” 1994 року, підсумовує фундаментальну проблему міжнародного морського права, що залишається актуальною і в 2025 році. Дональдсон описує ідеальний сценарій, де держава прапора несе повну і єдину відповідальність за встановлення та примусове виконання найвищих стандартів, мінімізуючи потребу в контролі з боку прибережних та портових держав.

Стаття 91(1) Конвенції 1982 встановлює: Кожна держава встановлює умови надання суднам своєї національності, реєстрації суден на своїй території та права плавати під її прапором. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Повинен існувати реальний зв'язок між державою та судном.

Головна мета принципу — гарантувати, що за судно несе відповідальність одна держава, яка здатна та готова здійснювати ефективний

контроль. Відсутність такого зв'язку створює безвідповідальність, дозволяючи судновласником реєструватися у державах із низькими податками та мінімальними вимогами безпеки (так звані «зручні прапори»).

З 1951 року КМП намагалася розробити правила, що мали б уніфікувати національні умови реєстрації, зосереджуючись на зв'язку між судном та державою прапора через вимоги до власності чи екіпажу. Однак через радикально різні погляди держав (особливо з боку відкритих реєстрів, які побоювалися втрати реєстрантів) консенсусу досягти не вдалося.

У 1955 році Комісія висунула наступні правила щодо національності та реєстрації суден у своєму проекті статей про відкрите море: судно є державною власністю, або понад половина судна належить фізичним особам (громадянам чи постійним резидентам, які фактично проживають на території держави), або судно належить акціонерному товариству, інкорпорованому за законодавством цієї держави та має на її території зареєстрований офіс.

Таке формулювання було розроблено на основі аналізу національних вимог до реєстрації суден. Однак, на пізнішому етапі було вирішено, що існуюча практика в різних державах надто відрізняється. Комісія постановила, що «найкраще обмежитися викладенням керівного принципу: для того, щоб надання національності було загальновизнаним, повинен існувати реальний зв'язок між судном та Державою, яка надає дозвіл плавати під її прапором. Комісія не вважає можливим детальніше визначати, якої форми повинен набувати цей зв'язок» [35].

Вимога «реального зв'язку» була додана Комісією міжнародного права до проекту статей про режим відкритого моря, оскільки «Комісія хотіла чітко зазначити, що надання судну її прапора не може бути простою адміністративною формальністю без супутньої гарантії того, що судно має реальний зв'язок зі своєю новою державою прапора» [35].

Незважаючи на юридичне закріплення, Конвенція 1982 року не визначає чітко, що саме означає "реальний зв'язок" на практиці. Це створило правову лазівку, дозволяючи суднам реєструватися у державах із низькими податками

та мінімальними вимогами безпеки. Саме ці недобросовісні держави прапора, які не виконують своїх обов'язків, критикуються і є причиною, чому система "далека від ідеалу".

З іншого боку, існує питання суверенітету, згідно з яким держави прапора вільні встановлювати умови, за якими вони бажають реєструвати судна та дозволяти їм працювати. Ставити під сумнів прерогативу держави прапора щодо надання суднам права плавати під її прапором рівнозначно сумніву в суверенітеті цієї держави.

Введення концепції «реального зв'язку» у Статтю 5 Конвенції про відкрите море 1958 року супроводжувалося великою суперечністю [65]. Найбільше небажання щодо попереднього встановлення умов для реєстрації суден висловлювали відкриті реєстри, які побоювалися, що це відлякує потенційних реєстрантів, оскільки вони більше не зможуть пропонувати судовласникам привабливі реєстраційні стимули.

Для Комісії стало очевидно, що прописувати детальні умови національності та реєстрації суден безнадійно, і в 1956 році було погоджено, що вона має працювати над формулюванням загального принципу реєстрації суден.

Серед пропозицій, внесених різними урядами з цього питання, саме голландська містила елемент «реального зв'язку». Нідерланди запропонували замінити проєкт Статті 5 КМП та запропонували наступну Статтю 5а: Кожна держава може встановлювати умови реєстрації суден на своїй території та право плавати під її прапором. Проте, для цілей визнання національного характеру судна іншими державами, повинен існувати реальний зв'язок між державою та судном.

Введення «реального елементу» Нідерландами, з акцентом на зв'язку між судном та державою прапора, який має бути встановлений особистими обставинами осіб (бути громадянином, мати постійне місце проживання), безсумнівно, було під впливом рішення Міжнародного Суду ООН (МС ООН) у Справі «Ноттебом» (1955 р.).

Справа стосувалася того, чи міг Ліхтенштейн здійснити дипломатичний захист від імені одного зі своїх громадян, пана Ноттебома, щодо певних дій, скоєних проти нього Гватемалою, які, як стверджувалося, були порушенням міжнародного права. Суд постановив, що для визнання натуралізації іншими державами юридичний зв'язок (громадянство) має бути узгоджений із реальним зв'язком особи (центром інтересів, місцем проживання). У морському праві ця логіка використовується для гарантії, що формальний юридичний акт реєстрації судна супроводжується матеріальним обов'язком ефективного контролю.

Запозичення терміна "реальний зв'язок" зі Справи "Ноттебом" (1955) є доречним через аналогію фундаментальної мети та субсидіарну роль концепції в міжнародному праві. В обох випадках — як для фізичної особи (Ноттебом), так і для судна — національність (або право плавання під прапором) є підставою для здійснення дипломатичного захисту (у справі Ноттебома) або юрисдикції та контролю (у випадку судна) щодо інших держав. Міжнародне право прагне уникнути ситуацій, коли держава надає національність (або прапор) виключно з кон'юнктурних міркувань, не несучи при цьому фактичної відповідальності.

Таким чином, Комісія прийняла пропозицію Нідерландів, і вона була включена до проєкту статей, поданого на UNCLOS I. Стаття 29(1) остаточного проєкту статей, таким чином, мала такий вигляд: Кожна держава встановлює умови надання суднам своєї національності, реєстрації суден на своїй території та права плавати під її прапором. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Проте, для цілей визнання національного характеру судна іншими державами, повинен існувати реальний зв'язок між державою та судном.

Конвенція про відкрите море у Статті 5 уточнює, що для встановлення наявності «реального зв'язку» між Державою та судном «(...) зокрема, Держава повинна ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль в адміністративних, технічних та соціальних питаннях над суднами, що

плавають під її прапором». Це формулювання було вилучено з Конвенції 1982 року, яка містить окрему Статтю (Стаття 94) про обов'язки Держав прапора, найголовнішим з яких є обов'язок «ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль в адміністративних, технічних та соціальних питаннях над суднами, що плавають під її прапором». Така зміна може викликати питання, чи ефективне здійснення юрисдикції держави прапора більше не є елементом концепції «реального зв'язку».

Найбільша проблема полягає в тому, що Конвенція 1982 року залишила концепцію "порожньою", надавши державам виключне право визначати умови реєстрації (Стаття 91) не визначила "реального зв'язку": Якщо для фізичної особи Міжнародний Суд ООН визначив, що зв'язок має бути "фактичним", "ефективним" та "щирим", Конвенція 1982 року не змогла уніфікувати матеріальні вимоги (як-от обов'язкова частка національної власності чи національний склад екіпажу) через протидію держав із відкритими реєстрами.

Вилучення детального переліку елементів "реального зв'язку" зі Статті 5 Конвенції 1958 р. та перенесення вимоги "ефективного здійснення юрисдикції та контролю" до окремої Статті 94 створило амбівалентність. Це дозволило багатьом державам розділити ці поняття: формально зареєструвати судно (виконання Статті 91) і водночас нехтувати обов'язком ефективного контролю (порушення Статті 94).

Як зазначає професор Р.Р. Черчилль, консенсус з цього питання відсутній. Хоча вилучення, ймовірно, було зроблено для уникнення повторення зі Статтею 94, фактично воно перетворило «реальний зв'язок» (Стаття 91) на декларативний, туманний критерій, який підтверджує суверенне право держав, але не вимагає конкретного мінімального національного елементу [67].

Статтю 91 Конвенції 1982 року можна вважати компромісом між державами, які виступають за вимоги національності для власника чи екіпажу суден, та тими, хто відхиляє такі вимоги.

Такий компроміс тільки посилив дискусії, які стосуються того, чи пов'язаний реальний зв'язок виключно з необхідністю ефективного здійснення юрисдикції та контролю державою прапора в адміністративних, технічних та соціальних питаннях, чи він є обов'язковою умовою, яку необхідно встановити між державою та судном до надання будь-якому судну національності.

Вищенаведений аналіз показує, що міжнародні правові інструменти не містять обов'язкових положень щодо елементів, необхідних для встановлення «реального зв'язку» при реєстрації судна. Відповідно до Статті 91 UNCLOS, «кожна Держава встановлює умови надання своєї національності суднам, для реєстрації суден на своїй території та для права плавати під її прапором», і практика серед держав відрізняється — від дуже суворих вимог до власності та комплектування екіпажів до відкритих реєстрів практично без будь-яких вимог, окрім адміністративного акту формальної реєстрації.

Ця інтерпретація була підтверджена 1 липня 1999 року у рішенні Міжнародного трибуналу з морського права у справі судна «SAIGA», де Трибунал заявив: «Стаття 91 залишає за кожною Державою виключну юрисдикцію щодо надання своєї національності суднам. У цьому відношенні Стаття 91 кодифікує загальновизнане правило міжнародного права (...). Визначення критеріїв та встановлення процедур надання та позбавлення національності суден є питаннями, що належать до виключної юрисдикції Держави прапора» [42].

Крім того, будь-яке обмеження реєстрації під національним прапором на основі вимог до власності було б несумісним із законодавством Європейського Союзу. Цю позицію підтвердив Суд Європейського Союзу у рішенні від 27 листопада 1997 року — Комісія Європейських Співтовариств проти Грецької Республіки, Справа C-62/96. Європейська Комісія оскаржила грецьке законодавство щодо реєстрації суден. Греція вимагала, щоб при реєстрації судна під грецьким прапором, більшість акцій судноплавної компанії (або контрольний пакет) належала громадянам Греції або іншої країни ЄС, які проживали в Греції та були представлені грецьким агентом. Суд постановив,

що такі вимоги є несумісними зі Статтями 49–55 Договору про функціонування Європейського Союзу (TFEU), які передбачають свободу та право заснування на тих самих умовах, що встановлені законодавством відповідної Держави-члена для її власних громадян [13]. Вимоги до резидентства та національної власності є невиправданими обмеженнями свободи, оскільки вони дискримінують громадян інших держав-членів.

Держави-члени ЄС не можуть використовувати вимоги до національної власності як основу для встановлення «реального зв'язку» у своїх внутрішніх реєстрах, якщо це стосується громадян інших країн ЄС. Головний акцент має бути зроблений на ефективному контролі та юрисдикції (наприклад, наявність зареєстрованого офісу та адміністративного представника в країні).

Відсутність міжнародно-обов'язкового визначення елементів "реального зв'язку" (окрім загальної вимоги ефективного контролю) є коренем проблеми зловживання "зручними прапорами".

Концепція потребує доопрацювання через її неефективність у запобіганні зловживанням. Незважаючи на рішення ЄС, яке обмежує дискримінацію в межах Союзу, на міжнародному рівні концепція була б ефективнішою, якби включала хоча б один обов'язковий критерій: чи то мінімальна частка національного капіталу, чи то місце проживання більшості топ-менеджменту, чи то обов'язкова наявність функціонуючого "зареєстрованого офісу" у державі прапора [60].

Оскільки Стаття 91 залишається декларативною, світова спільнота покладається на Статтю 94 (Обов'язки). Доопрацювання необхідне у формі чітких міжнародних стандартів щодо того, що являє собою "ефективний контроль" (наприклад, обов'язкова кількість інспекцій на рік, кваліфікація інспекторів та їхня незалежність), з можливістю міжнародного моніторингу.

Необхідно надати механізм для оскарження чи невизнання прапора іншими державами (наприклад, портовими державами), якщо очевидно відсутній навіть мінімальний фактичний зв'язок (за аналогією до невизнання громадянства у справі "Ноттебом").

Таким чином, концепція «реального зв'язку», попри своє фундаментальне значення, залишається в рамках Конвенції 1982 року недостатньо визначеним критерієм. Вона виконала роль політичного компромісу, але не встановила чітких матеріальних вимог до реєстрації, що дозволило явищу «зручних прапорів» поширюватися.

Окремо слід виділити факт існування різноманітних механізмів та корпоративних засобів, які дозволяють бенефіціарним власникам суден залишатися невідомими, або принаймні відомими лише дуже невеликій кількості осіб, і ті судновласники, які прагнуть найбільшої анонімності, вдаються до поєднання цих хитрощів для досягнення цієї мети.

Комітет з морського транспорту провів дослідження щодо прозорості у сфері володіння та контролю над суднами [71] і таким чином виявив способи, якими судновласники приховують свою особу.

Згідно з дослідженням, ці судновласники вдаються, серед іншого, до використання акцій на пред'явника, номінальних акціонерів або номінальних директорів, посередників та/або інституційних засобів, таких як Міжнародні комерційні корпорації (IBC), фонди та трасти, що діють в рамках офшорних режимів. Судновласник потім використовує комбінацію цих методів, розподілених по кількох юрисдикціях, які дозволяють такі корпоративні правові конструкції, і таким чином досягає ефективної непроникної мережі для приховування своєї особи.

Після створення корпоративного “щита”, наступним кроком є реєстрація судна, і це легко здійснити, оскільки більшість юрисдикцій дозволяють іноземним корпораціям реєструвати судна, причому багато відкритих реєстрів навіть пропонують як стимул і обіцянку: нерозголошення інформації. Ситуація не краща і з гібридними судовими реєстрами, створеними розвиненими країнами у своїх залежних і заморських територіях, які діють як офшорні центри і, отже, є вигідними прапорами для судновласників, які шукають найменшої підозри з боку слідчих органів, оскільки такі прапори вважаються більш «надійними».

Як видно з вищесказаного, у випадках, коли ці методи використовуються та дозволені, між бенефіціарним власником і прапором немає прямого справжнього зв'язку. Бенефіціарні власники можуть легко залишатися неідентифікованими.

Вся ця ситуація зберігається через те, що не існує визначення концепції «реального зв'язку»; якби були попередньо встановлені критерії щодо підзвітності та ідентифікації операторів суден і бенефіціарних власників, і досягнуто міжнародної угоди щодо елементів, які б зробили зв'язок між прапором і судном більш видимим і відчутним, ймовірність ризику злочинного наміру, пов'язаного з використанням суден, зменшилася б. Саме тому виступають за те, що цю концепцію необхідно відродити, і навіть можна вдатися до взаємовигідної ситуації (win-win), за якої будуть задоволені як ті, хто виступає за свободу встановлення умов реєстрації, так і ті, хто дбає про морську безпеку.

Існують певні заходи, які можна вжити для підвищення прозорості в процесі реєстрації суден шляхом використання концепції «реального зв'язку», тим самим доповнюючи правову базу для здійснення ефективної юрисдикції та контролю над суднами. Такі заходи викладені у Фінальному звіті Комітету з морського транспорту «Морська безпека – Варіанти покращення прозорості у сфері володіння та контролю над суднами» [66] і є дуже хорошою ініціативою для початку надання сутності концепції «реального зв'язку».

По-перше, як зазначено у звіті, заходи щодо корпоративного управління та фінансової прозорості, запропоновані такими органами, як Група розробки фінансових заходів боротьби з відмиванням грошей (FATF), Керівна група ОЕСР з корпоративного управління. Пропозиції, висунуті цими органами, включають, серед іншого:

Попереднє розкриття органам влади інформації про бенефіціарне володіння та контроль корпоративних засобів, які займаються питанням створення або інкорпорації, з обов'язком регулярного оновлення інформації при будь-яких змінах;

Дозвіл лише ліцензованим постачальникам корпоративних послуг виступати в якості номінальних осіб або фідуціарів та покладання на них обов'язку зберігати інформацію про бенефіціарне володіння та контроль тих суб'єктів, які вони створюють та адмініструють;

Створення слідчої системи, іншими словами, нарощування потенціалу для проведення ретельних розслідувань у випадках будь-якої підозри в незаконності;

Контроль за акціями на пред'явника та їх передачею з обов'язковим повідомленням про особу власника;

Перегляд чинного законодавства про трасти з метою сприяння ідентифікації та підзвітності засновника, довірених осіб та бенефіціарів.

По-друге, щодо контролю, який має здійснюватися над судновими реєстрами, Комітет з морського транспорту вніс низку пропозицій, які в кінцевому підсумку зводяться до встановлення видимого та справжнього зв'язку між прапором і судном через ідентифікацію та підзвітність власників та управління. Також рекомендується вимога щодо справжньої та суттєвої присутності бенефіціарного судновласника або його представника в країні, де зареєстроване судно. Також пропонується, щоб ті держави, які рекламують свої відповідні прапори як гарантів анонімності, утримувалися від цього.

Інші заходи, запропоновані Комітетом з морського транспорту у звіті, є цікавими, такі як скасування або уникнення використання акцій на пред'явника та номінальних акціонерів, але інші, як стверджується, є занадто екстремальними, наприклад, обмеження доступу до порту суден чиє бенефіціарне володіння є неясним, або які зареєстровані в державах прапора, що дозволяють анонімність. Хоча згідно з міжнародними конвенціями з морської безпеки та діями контролю держави порту відповідно до Меморандумів про взаєморозуміння (MOUs), визнано, що можна вдаватися до відмови у доступі до порту, але з міркувань безпеки та запобігання забрудненню морського середовища [62]. Застосування того ж принципу для ідентифікації та контролю власності було б рівносильним поставленню під

сумнів суверенітету держави прапора щодо реєстрації суден, а це не є доцільним.

Загалом, слід сказати, що запропоновані у звіті Комітету з морського транспорту заходи щодо досягнення прозорості у реєстрації суден є великим кроком вперед для можливого формулювання критеріїв для встановлення обов'язкового справжнього зв'язку, який має існувати між судном, його власником і прапором. Проте, міжнародне співтовариство має знайти баланс між беззаперечним правом держав прапора встановлювати вимоги до реєстрації суден та необхідністю здійснення контролю за критеріями, встановленими відповідними державами прапора при реєстрації суден. Успіх усього цього полягатиме у створенні взаємовигідної ситуації, за якої держави прапора погодяться, щоб їхнє право реєстрації суден було обмежено міжнародно встановленими стандартами щодо попереднього контролю, який має здійснюватися цими державами прапора.

Сприяння наданню конфіденційності на противагу анонімності може запропонувати робочий компроміс для всіх зацікавлених сторін, оскільки це представлятиме баланс між імперативами безпеки та комерційними міркуваннями. Таким чином, державам прапора необхідно буде мати наявну правову базу для отримання та зберігання інформації про бенефіціарних власників, управління та судноплавну діяльність для кожного окремого судна, а також для здійснення подальшого контролю за цими питаннями. Хоча така інформація залишатиметься конфіденційною, вона, однак, буде легко доступною, коли виникне потреба в ній, особливо у разі виникнення будь-якого інциденту, пов'язаного з морською безпекою, а саме з конкретним судном. Це, у поєднанні з ініціативами, що вживаються на міжнародному рівні для регулювання корпоративних засобів та їхнього способу діяльності, становитиме основу для визначення «реального зв'язку» [48].

Сучасна невизначеність цього питання актуалізувала першочерговість обов'язку держави прапора ефективно здійснювати юрисдикцію та контроль (Стаття 94 Конвенції 1982 року), який став фактичним виміром реального

зв'язку. Оскільки сама Конвенція не містить детальних інструкцій для реалізації цього контролю (зокрема, щодо безпеки, запобігання забрудненню та соціальних стандартів), ефективне виконання державою прапора своїх міжнародних зобов'язань можливе лише через комплексне застосування інших міжнародних та внутрішньодержавних джерел права. Саме вони формують сучасну систему регулювання, що прагне мінімізувати зловживання та забезпечити публічний порядок на морі.

1.3. Система джерел правового регулювання юрисдикції держави прапора

Юрисдикція держави прапора реалізується не лише на основі фундаментальних положень Конвенції ООН з морського права 1982 року, але й через багаторівневу та багатогалузеву систему джерел права. Ця система необхідна для деталізації та забезпечення виконання державами прапора їхніх обов'язків, особливо тих, що стосуються адміністративного, технічного та соціального контролю (Стаття 94 Конвенції 1982 року).

Що стосується безпечного укомплектування суден та компетентності екіпажу та офіцерів, які працюють на борту суден, ІМО розробила Кодекс про підготовку, дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) (надалі – Кодекс ПДНВ), і саме цей Кодекс держави прапора повинні імплементувати у своє національне законодавство, щоб забезпечити безпечне, адекватне та компетентне укомплектування суден – що ходять під їхніми прапорами. Варто зазначити, що ІМО також розробила конвенцію про підготовку, дипломування та несення вахти для персоналу риболовецьких суден, Міжнародну конвенцію про підготовку, дипломування та несення вахти для персоналу риболовецьких суден 1995 року, яка застосовується до риболовецьких суден довжиною 24 метри і більше.

Що стосується умов праці на суднах, то саме МОП взяла на себе регулюючу роль у цій сфері, і більшість «пов'язаних міжнародних документів» були розроблені цією організацією. У межах МОП морськими питаннями

займається галузевий відділ діяльності. Основна увага морської програми МОП зосереджена на просуванні морських трудових стандартів. Це здійснюється за допомогою всіх засобів дії МОП. Робота МОП щодо моряків також призвела до прийняття кодексів практики, керівних принципів та звітів, які стосуються питань моряків. З 1920 року Міжнародна конференція праці прийняла понад 60 морських трудових стандартів. Цей міжнародний «кодекс» для моряків прямо чи опосередковано впливає як на умови колективних договорів, так і на національне морське трудове законодавство. Важливим морським трудовим документом є Конвенція № 147, яка встановлює мінімальні міжнародно прийнятні стандарти для умов життя та праці на борту суден.

У 2001 році Міжнародне бюро праці розпочало велику консолідацію понад 60 морських трудових документів в єдиний документ відповідно до рекомендацій, наданих Об'єднаною морською комісією МОП у січні 2001 року (Женевська угода) та схвалених Керівною радою МОП на її 280-й сесії (березень 2001 року). Мета консолідації полягала в тому, щоб наблизити систему захисту, що міститься в чинних стандартах, до працівників, яких це стосується, у формі, що відповідає цьому сектору, який швидко розвивається та глобалізується, та покращити застосовність системи, щоб судновласники та уряди, зацікавлені у забезпеченні гідних умов праці, не несли непропорційного тягара у забезпеченні такого захисту. Метою консолідації було досягнення більшої узгодженості та ясності, швидшої адаптивності та загальної застосовності. 23 лютого 2006 року 94-та Міжнародна конференція праці (Морська) прийняла Конвенцію про працю в морському судноплавстві 2006 року (надалі – MLC 2006).

MLC 2006 встановлює мінімальні вимоги до моряків для роботи на судні та містить положення про умови зайнятості, години роботи та відпочинку, приміщення, засоби для дозвілля, харчування та продовольче забезпечення, охорону здоров'я, медичне обслуговування, соціальне забезпечення та захист. Дотримання та забезпечення виконання гарантуються через бортові та

берегові процедури подання скарг для моряків, а також через положення щодо нагляду судновласників та капітанів суден за умовами на своїх суднах, юрисдикції держав прапора та контролю над їхніми суднами, а також інспекції іноземних суден державою порту. MLC 2006 також передбачає свідоцтво про працю в морському судноплавстві, яке може бути видане суднам після того, як держава прапора перевірить, що умови праці на борту судна відповідають національним законам та правилам, що імплементують конвенцію.

Серед особливостей MLC 2006 – її форма та структура, яка включає юридично обов'язкові стандарти, що супроводжуються необов'язковими керівними принципами. Вона значно відрізняється від форми традиційних конвенцій МОП. Частини MLC 2006, що стосуються технічної та детальної імплементації зобов'язань, можуть бути оновлені за прискореною процедурою внесення поправок. Конвенція має стати тим, що було названо «четвертим стовпом» міжнародного режиму регулювання судноплавства, доповнюючи ключові конвенції ІМО.

У 2007 році Міжнародна конференція праці прийняла нові документи спеціально для риболовецького сектору: Конвенцію про працю в рибальстві 2007 року та Рекомендацію про працю в рибальстві 2007 року. Ці нові документи демонструють поновлену відданість МОП забезпеченню гідної праці для рибалок. Конвенція та Рекомендація переглядають кілька чинних стандартів МОП для риболовецького сектору та надають комплексний набір стандартів, спрямованих на покращення умов праці рибалок.

Засоби зв'язку є життєво важливими для запобігання нещасним випадкам та для безпеки, і положення Конвенції 1982 року з цього питання були розглянуті ІМО. У 1960-х роках ІМО визнала, що супутники відіграватимуть важливу роль у пошуково-рятувальних операціях на морі, і в 1976 році ІМО заснувала Міжнародну морську супутникову організацію, яка пізніше змінила свою назву на Міжнародну рухому супутникову організацію, щоб забезпечити аварійний морський зв'язок. У 1988 році держави-члени ІМО прийняли основні вимоги Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та

для забезпечення безпеки (GMDSS) як частину SOLAS, і система впроваджувалася поетапно з 1992 року. GMDSS була повністю імплементована в 1999 році, тим самим піднявши передачу сигналів лиха та повідомлень про безпеку суден на новий рівень передових технологій. Система зв'язку GMDSS згідно з SOLAS доповнює Міжнародну конвенцію про пошук та рятування на морі (SAR) 1979 року, яка була прийнята для розробки глобального плану SAR, щоб незалежно від того, де трапиться інцидент, порятунок людей у біді координувався організацією SAR та, за необхідності, шляхом координації між сусідніми країнами SAR. Що стосується запобігання зіткненням, ІМО розробила Конвенцію про Міжнародні правила запобігання зіткненням суден у морі 1972 року (надалі – COLREGs). COLREGs була розроблена для оновлення та заміни Правил запобігання зіткненням 1960 року, які були прийняті одночасно з Конвенцією SOLAS 1960 року. Ці правила головним чином стосуються поведінки та рухів судна по відношенню до інших суден, особливо при поганій видимості, з метою запобігання зіткненню, а також встановлення загальних стандартів щодо звукових та світлових сигналів.

Згідно з Конвенцією 1982 року, судна, які здійснюють своє право мирного проходу через територіальне море або своє право транзитного проходу через протоки, повинні дотримуватися цих Правил, незалежно від того, чи є держава прапора або прибережна держава учасником COLREGs (див. статті 21(4) та 39(2) Конвенції 1982 року). Одним із найважливіших нововведень у COLREGs було визнання схем розділення руху: Правило 10 дає вказівки щодо визначення безпечної швидкості, ризику зіткнення та поведінки суден, що працюють у схемах розділення руху або поблизу них. Схеми розділення руху є важливим засобом зменшення ризиків зіткнення між суднами шляхом розділення судноплавства в перевантажених районах на смуги лише з одностороннім рухом. Окрім схем розділення руху, ІМО також рекомендує глибоководні маршрути, райони, яких слід уникати, та інші заходи

маршрутизації. Дотримання таких заходів є обов'язковим згідно з поправками до SOLAS, прийнятими в 1995 році та закріпленими в Главі V SOLAS.

Ефективність морського регулювання, зокрема у сфері безпеки та дотримання міжнародних конвенцій, нерозривно пов'язана з роллю Класифікаційних Товариств (Визнаних Організацій). Хоча основна відповідальність за контроль над суднами, що ходять під їхніми прапорами, лежить на державах прапора (згідно зі Статтею 94 Конвенції 1982 року), більшість із них делегують значну частину своїх технічних та статутних обов'язків саме цим організаціям.

Класифікаційні Товариства виникли у XVIII столітті з потреби морських страховиків отримати надійну оцінку морехідності суден, що дозволяло точно розраховувати страхові премії. Вони заснували такі організації, як Lloyd's Register (1760), Bureau Veritas (1828) та інші.

Традиційна діяльність визнаних організацій включає розробку правил, технічний нагляд за проєктуванням та будівництвом суден, присвоєння класу та проведення періодичних оглядів для підтримання класу. Втрата класу (наприклад, через неналежне обслуговування) автоматично призводить до втрати страховки і заборони на торгівлю [54]. Також виділяють делеговані державою прапора обов'язки, які стосуються інспекції та сертифікації суден відповідно до міжнародних конвенцій (SOLAS, MARPOL, MLC 2006). Визнані організації виконують ці обов'язки завдяки своїм технічним знанням, досвіду та всесвітній мережі кваліфікованого персоналу.

У 1969 році було створено Міжнародну асоціацію Класифікаційних Товариств (IACS), яка об'єднала провідні товариства та отримала консультативний статус в ІМО.

Право делегувати повноваження (наприклад, видачу сертифікатів безпеки) суттєво допомагає державам прапора, яким часто бракує власних ресурсів для ефективного контролю. Однак, таке делегування створює системні ризики: держави прапора можуть перекладати відповідальність на Визнані організації, хоча кінцева відповідальність завжди залишається за

ними. У деяких випадках Класифікаційні Товариства були винні у неякісному виконанні статутних обов'язків. Також вони одночасно проводять і приватні (класифікаційні), і публічні (статутні) огляди на одних і тих самих суднах. Ця подвійна роль, особливо в умовах жорсткої конкуренції та розвитку недобросовісного судноплавства, може створювати тиск для послаблення стандартів.

З огляду на тенденцію до фрагментації у світовому судноплаванні та комерційну перевагу суден із низькими стандартами, перегляд та посилення взаємовідносин між державами прапора та Класифікаційними Товариствами є критично важливим для забезпечення глобальної морської безпеки.

Ефективне забезпечення міжнародних стандартів безпеки та праці у морському судноплаванні вимагає механізмів примусу. Хоча основна відповідальність лежить на державах прапора (Flag States), критично важливу роль у функціонуванні системи відіграють регіональні угоди про Контроль Держави Порту (Port State Control, PSC). Серед них двома найвпливовішими і найширшими є Паризький Меморандум про взаєморозуміння (Paris MoU) та Токійський Меморандум про взаєморозуміння (Tokyo MoU). Ці адміністративні угоди створюють потужний "четвертий стовп" глобального регулювання, гарантуючи, що недобросовісні судновласники не зможуть уникнути міжнародних вимог, використовуючи "зручні прапори".

Paris MoU про PSC є адміністративною угодою між 27 морськими адміністраціями. У 1978 році був розроблений "Гаазький меморандум" між низкою морських адміністрацій Західної Європи, який стосувався переважно дотримання умов проживання та праці на суднах, як того вимагала Конвенція МОП № 147.

Проте, саме тоді, коли меморандум мав набути чинності у березні 1978 року, біля узбережжя Бретані (Франція) стався масштабний розлив нафти внаслідок сідання на мілину танкера "Amoco Cadiz". Цей інцидент викликав потужний політичний та суспільний резонанс у Європі із закликами до запровадження набагато суворіших правил щодо безпеки судноплавства.

Згодом, у січні 1982 року, на міністерській конференції в Парижі 14 європейських країн підписали новий Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю держави порту, який набув чинності 1 липня 1982 року. З того часу Паризький меморандум кілька разів доповнювався, щоб включити нові вимоги щодо безпеки та морського середовища, які походять від Міжнародної морської організації (ІМО), а також вимоги, пов'язані з умовами праці та проживання моряків [17].

Успіх Paris MoU надихнув на створення аналогічних регіональних структур в інших частинах світу. Токійський Меморандум був підписаний у 1993 році і охоплює Азіатсько-Тихоокеанський регіон. Він об'єднує 21 морську адміністрацію, включаючи великі держави, такі як Китай, Японія, Південна Корея, Австралія та Канада. Токуо MoU був створений з тією ж метою: сприяти співпраці в PSC, щоб забезпечити дотримання міжнародних морських стандартів суднами, що заходять у порти регіону [16].

Paris MoU та Токуо MoU разом охоплюють більшість основних світових торговельних шляхів, формуючи міжнародну мережу примусу. Вони виконують роль компенсаторного механізму, перевіряючи виконання делегованих функцій класифікаційними товариствами та компенсуючи недостатній контроль деяких держав прапора.

Отже, міжнародний режим морського регулювання є багатошаровим: він починається з розробки стандартів безпеки та праці (ІМО, МОП), продовжується через імплементацію цих стандартів державою прапора (завдяки делегуванню повноважень Класифікаційним Товариствам), і завершується регіональним контролем державою порту (Paris MoU, Токуо MoU).

Ці механізми підкреслюють, що держава прапора залишається наріжним каменем усієї системи, несучи кінцеву юридичну відповідальність за судно.

РОЗДІЛ 2

МЕЖІ ТА ФОРМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА В РІЗНИХ МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ

2.1. Юрисдикція держави прапора у відкритому морі

Одним із наріжних принципів міжнародного режиму моря є принцип свободи відкритого моря: відкрите море відкрите для всіх держав і, як наслідок, «жодна держава не може правомірно претендувати на поширення своєї суверенності на будь-яку його частину» [11]. Однак це не означає, що у відкритому морі не застосовуються жодні правові норми. Зовсім навпаки, необхідність того, щоб кожна особа і кожен простір підлягали владі держави, яка здатна здійснювати контроль, є не менш актуальною, коли йдеться про відкрите море, де може відбуватися різноманітна діяльність, від простого транзиту суден до глибоководного видобутку корисних копалин. Як визнала Комісія міжнародного права, «відсутність будь-якої влади над суднами, що плавають у відкритому морі, призвела б до хаосу» [77]. Проте юрисдикція здійснюється не над відкритим морем як таким, а над суднами, що плавають у ньому, і здійснюється вона тією державою, яка найбільш тісно пов'язана із судном, тобто державою прапора.

Ця норма сьогодні кодифікована в статті 92 Конвенції 1982 року, яка передбачає, що юрисдикція держави прапора є виключною. Дійсно, згідно з цим положенням, «судна плавають під прапором лише однієї держави і, за винятком особливих випадків, прямо передбачених у міжнародних договорах або в цій Конвенції, підлягають її виключній юрисдикції у відкритому морі». Конвенція 1982 року, безумовно, є однією з найуспішніших спроб кодифікації міжнародного права, що має майже глобальне охоплення, оскільки на сьогодні ратифікована 168 сторонами [29]. Крім того, стаття 92 зазвичай вважається такою, що відображає звичаєве міжнародне право [59]. Тим не менш, останнє положення виявилось складним для тлумачення і викликало певні сумніви

щодо точного значення терміну «юрисдикція», який у ньому використовується, і, отже, щодо фактичних меж повноважень держав над суднами у відкритому морі.

У найширшому сенсі термін «юрисдикція» означає «право держав авторитетно проголошувати, що є правом в їхній сфері, та як воно має забезпечуватися» [61]. Однак юрисдикція може здійснюватися різними способами:

i) Шляхом прийняття законодавства («прескриптивна юрисдикція» - jurisdiction to prescribe);

ii) Шляхом встановлення процедур для виявлення порушень правил та наслідків, що випливають з їхнього порушення («ад'юдикативна юрисдикція» - jurisdiction to adjudicate);

iii) За допомогою механізмів, спрямованих на примус до дотримання цих правил або покарання за їх недотримання («юрисдикція із забезпечення виконання» - jurisdiction to enforce)[59].

Деякі автори розрізняють лише прескриптивну юрисдикцію та юрисдикцію із забезпечення виконання, причому перша також охоплює ад'юдикативну юрисдикцію. Однак, важливо те, що юрисдикція держав може проявлятися в різних формах [69].

Оскільки стаття 92 UNCLOS не дає подальшого визначення терміну «юрисдикція», постало питання, чи стосується вона всіх перелічених вище видів юрисдикції, чи лише юрисдикції із забезпечення виконання. Іншими словами, спірним є питання, чи обмежує принцип виключної юрисдикції держави прапора лише заборону державам, які не є державами прапора, забезпечувати виконання своїх правових норм на суднах, що плавають у відкритому морі (тобто перешкоджати фактичному руху таких суден за допомогою примусових актів або іншим чином втручатися в нього), чи він також забороняє здійснення прескриптивних та ад'юдикативних повноважень щодо поведінки, що відбувається на борту іноземних суден у відкритому морі.

Питання про те, яка держава має право здійснювати юрисдикцію над суднами у відкритому морі, є давнім. З цього приводу Постійна палата міжнародного правосуддя у 1927 році винесла своє епохальне рішення у справі «Лотуса». Хоча рішення стосувалося особливого випадку зіткнення суден під різними прапорами, воно запропонувало значні міркування щодо загального питання, яке стосується критеріїв, що дають державі право здійснювати свою юрисдикцію, і таким чином стало «парадигматичним рішенням, яке задало тон [...] усьому, що відбувалося згодом» [41]. Як відомо, Палата постановила, що, хоча жодна держава не може претендувати на здійснення юрисдикції над іноземними суднами у відкритому морі, держави можуть здійснювати юрисдикцію на своїй власній території щодо дій, що відбулися на борту, за винятком випадків, коли виняткова норма передбачає протилежне.

Таке розуміння принципу виключної юрисдикції держави прапора тривалий час переважало як у державній практиці, так і в наукових колах. Тим не менш, два рішення поставили під сумнів поширену думку, згідно з якою виключність юрисдикції держави прапора обмежується юрисдикцією із забезпечення виконання: у рішенні 2019 року у справі M/V 'Norstar' [43] Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS) постановив, що стаття 92 UNCLOS перешкоджає будь-якій державі, окрім держави прапора, здійснювати будь-який вид юрисдикції над судном, що плаває у відкритому морі. Цей висновок згодом був підтриманий арбітражним трибуналом, створеним під егідою Постійної палати третейського суду (PCA), у рішенні щодо 'Enrica Lexie' Incident [44], яке, подібно до рішення у справі 'Norstar', зустріло наукову критику в цьому аспекті [39].

Це питання далеко не суто теоретичне, а, навпаки, видається великої практичної важливості. Фактично, згідно із загальним міжнародним правом, хоча держава має повноваження забезпечувати виконання свого правового порядку лише в межах своєї території, вона – до певної міри – користується правом надавати правових наслідків діям, вчиненим за кордоном та/або іноземцями. Дійсно, критерії, згідно з якими може бути встановлена

юрисдикція, згруповані в чотири категорії: i) територіальність; ii) національність; iii) захисний принцип; та iv) універсальність [70]. Однак, необхідно розрізняти прескриптивну/ад'юдикативну юрисдикцію та юрисдикцію із забезпечення виконання.

Що стосується останньої, загальновизнано, що держави мають право здійснювати її лише в межах своєї території, тоді як будь-яка діяльність із забезпечення виконання на території іншої держави підлягатиме згоді останньої [48]. Що стосується прескриптивної/ад'юдикативної юрисдикції, вона може ґрунтуватися на всіх чотирьох згаданих критеріях, причому територіальність та національність (принаймні, активна національність) найміцніше закріплені в загальному міжнародному праві.

Принцип територіальності дозволяє державам здійснювати юрисдикцію над поведінкою, що відбувається в межах їхньої території (включно, звичайно, з територіальними водами та повітряним простором).

Принцип національності дозволяє державі здійснювати юрисдикцію за національністю або правопорушника (активна національність), або жертви (пасивна національність) поведінки, незалежно від того, де вона була вчинена. Хоча критерій активної національності сьогодні не викликає сумнівів, ситуація дещо інша щодо пасивної національності, оскільки деякі автори все ще не погоджуються щодо її статусу як норми загального міжнародного права.

Захисний принцип надає державам право здійснювати юрисдикцію для захисту своїх життєво важливих інтересів, навіть коли їм загрожує поведінка негромадян, що відбувається за межами їхньої території. Наприклад, захисний принцип був застосований деякими державами для встановлення юрисдикції щодо таких злочинів, як тероризм або підробка валюти.

Принцип універсальності дозволяє кожній державі здійснювати свою юрисдикцію щодо певних видів діяльності, які вважаються справою спільного занепокоєння (наприклад, міжнародні злочини).

З вищевикладеного випливає, що два запропоновані тлумачення статті 92 UNCLOS призводять до досить різних результатів:

Якщо вважати, що стаття 92 UNCLOS передбачає виключність усіх видів юрисдикції, це положення замінить загальноміжнародні критерії її розподілу, оскільки лише держава прапора матиме повноваження надавати правових наслідків поведінці своїх суден та осіб на борту.

На противагу цьому, якщо вважати, що стаття 92 UNCLOS охоплює лише юрисдикцію із забезпечення виконання, це просто означатиме, що державам, які не є державами прапора, заборонено забезпечувати виконання свого правового порядку на іноземних суднах у відкритому морі, тобто втручатися в їхній рух. Окрім цього, однак, держави, які не є державами прапора, все ще матимуть право здійснювати прескриптивні та ад'юдикативні повноваження щодо таких суден, оскільки існує прийнята підстава для цього відповідно до загального міжнародного права.

У цьому відношенні стверджується, що принцип виключної юрисдикції держави прапора слід тлумачити як такий, що виключним є лише повноваження перешкоджати фактичному руху судна або іншим чином втручатися в нього, тобто юрисдикція із забезпечення виконання.

Лише невелика кількість міжнародних трибуналів дотепер безпосередньо розглядала питання меж повноважень держав у відкритому морі, найвідомішою з яких є справа «Лотус». Справа стосувалася зіткнення між французьким поштовим пароплавом «Лотус» і турецьким вуглевозом «Боз-Курт», що призвело до загибелі восьми турецьких громадян. Коли «Лотус» прибув до Стамбула, турецька влада розпочала розслідування та заарештувала лейтенанта Демонса, вахтового офіцера «Лотуса» і громадянина Франції. Пізніше його було засуджено до вісімдесяти днів ув'язнення та штрафу у двадцять дві фунти. Франція стверджувала, що турецька влада, порушивши кримінальну справу проти лейтенанта Демонса, порушила міжнародне право, оскільки лише сама Франція мала право це робити, будучи державою прапора «Лотуса».

Як відомо, Постійна палата міжнародного правосуддя дійшла висновку, що Туреччина не порушила міжнародного права; це рішення ґрунтувалося на

розмежуванні між юрисдикцією із забезпечення виконання та іншими видами юрисдикції. Дійсно, Суд заявив, що:

«Безумовно, вірно, що – окрім певних особливих випадків, визначених міжнародним правом – судна у відкритому морі не підлягають жодній владі, крім влади держави, під прапором якої вони плавають. На підставі принципу свободи морів, тобто відсутності будь-якого територіального суверенітету у відкритому морі, жодна держава не може здійснювати жодного виду юрисдикції над іноземними суднами на ньому» [37].

Незважаючи на згадку про «жодного виду юрисдикції», Суд також зазначив, що:

«Це жодним чином не означає, що держава ніколи не може на своїй власній території здійснювати юрисдикцію щодо дій, які відбулися на борту іноземного судна у відкритому морі. Наслідком принципу свободи морів є те, що судно у відкритому морі прирівнюється до території держави, під прапором якої воно плаває, оскільки, так само як і на своїй власній території, ця держава здійснює на ньому свою владу, і жодна інша держава не може цього робити. Усе, що можна сказати, це те, що в силу принципу свободи морів судно знаходиться в тому ж становищі, що й національна територія; але немає нічого, що підтверджувало б претензію, згідно з якою права держави, під прапором якої пливе судно, можуть виходити за межі прав, які вона здійснює на своїй власній території у належному сенсі» [37].

Таким чином, Суд, здавалося, погоджувався, що виключною відповідно до міжнародного права може вважатися лише юрисдикція держави прапора із забезпечення виконання. Це підтверджується прикладом, який Суд наводить для пояснення своєї позиції:

«Таким чином, якби військове судно, яке опинилося на місці зіткнення між судном під його прапором та іноземним судном, відправило на борт останнього офіцера для проведення розслідування чи збору доказів, такий акт, безсумнівно, був би протилежним міжнародному праву» [37].

Отже, Суд заявив, що судна слід розглядати як територію держави, під прапором якої вони плавають; відповідно, жодна інша держава не може претендувати на здійснення на них юрисдикції. Проте на своїй власній території держави залишаються вільними здійснювати юрисдикцію також щодо дій, які відбулися на борту іноземних суден, якщо немає конкретної норми (договірної чи загальної), яка передбачає заборону. Суд не знайшов жодної такої норми, застосовної до випадку зіткнень у відкритому морі.

Рішення у справі «Лотус» було спірним уже на момент його винесення (оскільки було прийняте завдяки вирішальному голосу Голови Суду) і пізніше зазнало жорсткої критики з боку науковців, зокрема за позицію Суду, згідно з якою в міжнародному праві дозволено все, що не заборонено [37].

Як би там не було, ідея про те, що виключність юрисдикції держави прапора охоплює лише юрисдикцію із забезпечення виконання, була прийнята більшістю вчених, які займаються цим питанням, як до, так і після ухвалення UNCLOS у 1982 році. Наприклад, Дуглас Гілфойл висловився так:

«фраза „виключна юрисдикція” може вводити в оману. Звичайно, найважливішим аспектом так званої „виключної” юрисдикції держави прапора є те, що вона надає судну імунітет від втручання з боку іноземних урядових суден. Таким чином, держава прапора має виключну юрисдикцію із забезпечення виконання над своїми національними суднами у відкритому морі (з урахуванням винятків, заснованих на згоді, договірному праві та звичаї). Тим не менш, у державній практиці ясно, що юрисдикція держави прапора не перешкоджає іншим державам надавати наслідків поведінці своїх громадян у відкритому морі, навіть коли вони перебувають на борту іноземних суден» [49].

Однак, як уже згадувалося, у 2019 році у справі M/V ‘Norstar’ виникла зовсім інша точка зору. Справа стосувалася нафтового танкера (M/V ‘Norstar’) під панамським прапором, який з 1994 по 1998 рік займався продажем газойлю мега-яхтам у міжнародних водах за межами територіальних морів Італії, Франції та Іспанії. Діяльність M/V ‘Norstar’ була розслідувана італійською

владою у 1997 році, яка вважала, що судно продавало паливо, придбане в Італії зі звільненням від податкових зборів, прогулянковим судном у міжнародних водах поблизу італійського міста Санremo. Вважалося, що M/V 'Norstar' навмисно розташувалося за межами територіальних морів Італії, Франції та Іспанії та постачало яхтам, пришвартованим у європейських портах, паливо, куплене в Італії без податків. Роблячи це, M/V 'Norstar' ухилявся від сплати митних зборів та податків. В Італії було порушено кримінальне провадження, серед іншого, проти капітана M/V 'Norstar'. Під час цього провадження італійська влада заарештувала танкер і звернулася за судовою допомогою до Іспанії для виконання постанови про арешт. На запит іспанська влада затримала судно у 1998 році, коли воно зайшло в територіальні води Іспанії. Згодом усіх осіб, обвинувачених у бункеруванні в морі, було виправдано, а італійські суди скасували арешт M/V 'Norstar'. У 2015 році Панама ініціювала провадження проти Італії в ITLOS (Міжнародний трибунал з морського права), стверджуючи, що остання, віддавши наказ про арешт M/V 'Norstar' та вимагаючи його, порушила, серед іншого, право Панами на свободу судноплавства (невід'ємною складовою якого є «принцип виключної юрисдикції держави прапора» [43]), закріплене у статті 87 UNCLOS.

Трибунал дійшов висновку, що Італія справді порушила зазначене положення; для цього він мав заглибитися у питання про межі юрисдикції держав щодо суден, що плавають у відкритому морі, оскільки передбачуване порушення Італії було вчинене шляхом здійснення прескриптивної та ад'юдикативної юрисдикції над судном (тобто шляхом застосування італійського кримінального та митного законодавства до діяльності, яка фактично здійснювалася на іноземному судні, що плаває у відкритому морі).

Трибунал постановив, що нормативна база, передбачена Конвенцією 1982 року, забороняє будь-яке втручання в іноземні судна у відкритому морі, навіть нефізичне втручання. Таким чином, Трибунал заявив, що сама лише обставина, що держава застосовує свої закони до дій, вчинених на борту іноземних суден у відкритому морі, є порушенням, незалежно від того, де (і

чи) ці закони врешті-решт забезпечуються. Іншими словами, Трибунал вважав, що Конвенція 1982 року забороняє державам не лише забезпечувати виконання законів та правил у відкритому морі, але й взагалі надавати правових наслідків поведінці іноземних суден, що плавають у відкритому морі [42].

Рішення у справі M/V 'Norstar' було рішуче розкритиковане сімома суддями Трибуналу, чия окрема думка свідчить про інше розуміння як статей 87, так і 92 UNCLOS, згідно з яким:

«ніщо в тексті Конвенції, в її підготовчих матеріалах, в інших міжнародних договорах, у звичаєвому міжнародному праві чи в практиці держав не свідчить про те, що стаття 87 та її наслідок, стаття 92, повністю виключають право держав, які не є державами прапора, здійснювати свою прескриптивну кримінальну юрисдикцію щодо діяльності у відкритому морі» [42].

Тим не менш, висновки у справі M/V 'Norstar' пізніше були підтримані арбітражним трибуналом PCA (Постійна палата третейського суду), створеним відповідно до Додатка VII Конвенції 1982 року для врегулювання суперечки між Італією та Індією щодо інциденту «Enrica Lexie». Як відомо, суперечка виникла внаслідок розстрілу двох індійських рибалок двома членами італійської морської піхоти, розміщеними на борту нафтового танкера під італійським прапором «Enrica Lexie». Інцидент стався у Виключній економічній зоні (ВЕЗ) Індії, до якої стаття 92 Конвенції 1982 року застосовується відповідно до посилання, що міститься в статті 58, параграф 2 («Статті 88–115 та інші відповідні норми міжнародного права застосовуються до виключної економічної зони тією мірою, якою вони не є несумісними з цією Частиною»). Після стрілянини «Enrica Lexie» зайшла в територіальні води Індії, а двоє морських піхотинців були пізніше заарештовані індійською владою та звинувачені у вбивстві. У 2015 році Італія розпочала провадження проти Індії відповідно до Додатка VII Конвенції 1982 року, стверджуючи, серед іншого, що Індія не мала юрисдикції щодо інциденту, оскільки єдиною

державою, яка мала право переслідувати морських піхотинців, була держава прапора, тобто сама Італія; крім того, Італія стверджувала, що морські піхотинці користуються функціональним імунітетом [44].

Трибунал – у своєму рішенні від травня 2021 року – перш ніж визнати, що морські піхотинці справді користувалися функціональним імунітетом, заявив, що кримінальне переслідування Індії було виправдано згідно з Конвенцією 1982 року, оскільки Індія була державою прапора судна, на якому було завершено злочин (тобто, на якому були вбиті рибалки). Однак він мав нагоду роз'яснити, що:

«принцип виключної юрисдикції держави прапора згідно з Конвенцією порушується, коли держава, інша, ніж держава прапора, прагне встановити закони, правила чи положення щодо судна держави прапора, або застосовує чи забезпечує виконання таких законів, правил чи положень щодо такого судна. Арбітражний трибунал також нагадує у цьому відношенні зауваження ITLOS у справі M/V “Norstar” про те, що принцип виключної юрисдикції держави прапора “забороняє не лише здійснення юрисдикції із забезпечення виконання у відкритому морі державами, іншими, ніж держава прапора, але й поширення їхньої прескриптивної юрисдикції на законну діяльність, що здійснюється іноземними суднами у відкритому морі”» [43].

Це формулювання викликає подив, оскільки воно вийшло далеко за межі пропозиції Італії. Дійсно, Італія стверджувала, що вона має виключну ад'юдикативну юрисдикцію щодо інциденту (тобто виключне право порушувати кримінальне провадження проти двох морських піхотинців). Однак це право вона виводила не зі статті 92 Конвенції 1982 року, а виключно зі статті 97, яка надає право порушувати кримінальне та дисциплінарне провадження проти осіб, відповідальних за зіткнення чи інші інциденти судноплавства, лише державі прапора та національній державі цих осіб. Трибунал вважав, що це положення не застосовується, оскільки стрілянина не може вважатися «інцидентом судноплавства» [43].

Що стосувалося претензії Італії щодо статті 92 Конвенції 1982 року, вона полягала лише в тому, що «шляхом керування та спонукання ‘Enrica Lexie’ змінити курс і пройти в територіальне море Індії за допомогою хитрощів, а також шляхом перехоплення ‘Enrica Lexie’ та супроводу її до Кочі, Індія порушила [...] виключну юрисдикцію Італії над ‘Enrica Lexie’». Це була лише претензія щодо неправомірного здійснення юрисдикції із забезпечення виконання індійською владою, яку Трибунал, розглянувши всі докази, відхилив на тій підставі, що Індія не примушувала судно заходити в територіальні води Індії і, відповідно, не здійснювала юрисдикції із забезпечення виконання. Такий самий висновок був протиставлений претензії Італії щодо порушення свободи судноплавства, а саме: «[шляхом керування ‘Enrica Lexie’ прямувати до Кочі, коли воно здійснювало навігацію за межами територіального моря Індії, шляхом його перехоплення та супроводу до Кочі, Індія порушила свободу судноплавства Італії згідно зі статтею 87(1)(a) UNCLOS» [44]. У цьому відношенні Трибунал також встановив, що Індія не втручалася у свободу судноплавства «Enrica Lexie» [44].

Ці рішення свідчать про те, що питання широти повноважень держав над суднами, що плавають у відкритому морі, сьогодні є досить спірним. Дійсно, після першої фази, коли переважала точка зору «Лотуса» і її підтримувала більшість вчених, рішення у справах «Norstar» та «Enrica Lexie» змінили її, що демонструє необхідність всебічної переоцінки проблеми.

Таким чином, у XXI столітті принцип виключної юрисдикції держави прапора перестав бути лише технічною нормою, яка забезпечує безперешкодне плавання. Він перетворився на ключове спірне питання міжнародного права, що визначає, чи мають інші держави право застосовувати свої закони до діяльності, яка відбувається на борту іноземних суден у міжнародних водах.

Подальша практика міжнародних трибуналів має вирішити цю двоїстість, що критично важливо для забезпечення як свободи судноплавства, так і глобальної відповідальності за правопорушення у відкритому морі.

2.2. Юрисдикція держави прапора у територіальному морі та внутрішніх морських водах і портах іноземної держави

Згідно з Конвенцією ООН з морського права, прибережна держава здійснює повну компетенцію у територіальному морі [11], однак, з певними поступками. Основним обмеженням цього суверенітету є право мирного проходу іноземних суден, як приватних, так і військових. Цей звичаєвий принцип міститься у статті 17 Конвенції, яка проголошує: "Судна всіх держав, як прибережних, так і тих, що не мають виходу до моря, користуються правом мирного проходу через територіальне море."

Стаття 18 Конвенції визначає "прохід" як плавання через територіальне море без заходу у внутрішні води прибережної держави або з метою входу до внутрішніх вод чи виходу з них, за умови, що прохід є безперервним та швидким, за винятком випадків, пов'язаних зі звичайною навігацією, форс-мажору, лиха або надання допомоги іншим суднам.³¹ Конвенція визначає "мирний прохід" у статті 19(1) як "мирний, поки він не порушує мир, добрий порядок або безпеку прибережної держави".

Стаття 19 перераховує види діяльності, які становлять загрозу миру та безпеці прибережної держави, і, отже, заборонені у територіальному морі. До таких видів діяльності належать: військова діяльність; діяльність, що суперечить митним, фіскальним, імміграційним або санітарним правилам прибережної держави; забруднення; рибальська діяльність; науково-дослідна або гідрографічна діяльність; втручання у системи зв'язку або будь-які інші об'єкти чи установки.

"Будь-яка інша діяльність, що не має прямого відношення до проходу." Стаття 20 також покладає на іноземні підводні човни та інші підводні транспортні засоби обов'язок плавати на поверхні та піднімати свій прапор, перебуваючи в територіальному морі іншої Держави.

У 1949 році у справі "Протока Корфу" Міжнародний Суд визнав, що всі судна мають право проходу через міжнародні протоки, навіть військові

кораблі, якщо вони не здійснюють діяльності, яка наразі перелічена у статті 19 Конвенції 1982 року.

15 травня 1946 року два британські крейсери під час проходу через протоку Корфу були обстріляні албанською береговою батареєю. Британці протестували, заявляючи про своє право проходу через міжнародні протоки, тоді як албанці відповіли, що іноземні військові та торгові судна не мають права проходити через албанську територію без попереднього дозволу. 22 жовтня 1946 року два британські есмінці підірвалися на мінах під час проходу через протоку та зазнали серйозних пошкоджень, включно із загибеллю людей. Згодом, 12 і 13 листопада 1947 року, Сполучене Королівство провело тралення мін у протоці без дозволу Албанії.

Міжнародний Суд підтримав право проходу Сполученого Королівства через міжнародні протоки та встановив, що британські судна здійснювали мирний прохід у протоці Корфу. Дійсно, щодо перших двох проходів Суд постановив, що дещо рішучий транзит чотирьох військових кораблів Сполученого Королівства все ще був мирним проходом, і що мета транзиту мала на меті демонстрацію сили, щоб перевірити позицію Албанії. Однак, Суд засудив Сполучене Королівство за тралення мін без згоди Албанії.

Прибережна держава може застосовувати свою законодавчу компетенцію у своєму територіальному морі у восьми сферах, але таке законодавство не повинно перешкоджати праву мирного проходу іноземних суден [36], а також не повинно стосуватися "конструкції, будівництва, екіпажу чи обладнання іноземних суден, якщо тільки вони не вводять у дію загальноновизнані міжнародні норми або стандарти" [37].

При застосуванні своїх правил, згідно зі статтею 24 UNCLOS, прибережна держава не може висувати іноземним суднам вимоги, які мають наслідком заперечення або порушення права мирного проходу. Вона також не може дискримінувати судна будь-якої держави чи судна, що перевозять вантажі до, з або від імені будь-якої держави.

Крім того, прибережна держава зобов'язана належним чином попереджати інших про будь-яку небезпеку для судноплавства у своєму територіальному морі, про яку вона має знання.

Прибережна держава також не може стягувати збори з іноземних суден лише з причини їхнього проходу у її територіальному морі, але може робити це як оплату за надані судну послуги.

Незважаючи на положення статті 24 UNCLOS, згідно зі статтею 25, прибережна держава може вжити необхідних заходів для запобігання проходу у своєму територіальному морі, який не є мирним.

Прибережна держава може, без дискримінації між іноземними суднами, тимчасово призупинити мирний прохід іноземних суден у конкретних районах свого територіального моря, якщо це є суттєво важливим для захисту її безпеки.

Наприклад, Іран зробив це, коли з 4 по 6 серпня 1987 року призупинив прохід усіх іноземних суден у своєму територіальному морі під приводом військово-морських навчань, після прибуття американського флоту до Перської затоки [72]. Однак ця заборона була незаконною відповідно до міжнародного права, оскільки вона виконала лише чотири з п'яти умов, викладених у статті 25(3) UNCLOS, а саме: тимчасове призупинення; у конкретних зонах територіального моря; без дискримінації між суднами; для необхідності національної безпеки; з попереднім повідомленням.

Призупинення, здійснене Іраном, не стосувалося конкретної зони його територіального моря, а включало всю зону. Крім того, це мало наслідком блокування доступу до Ормузької протоки, єдиного шляху входу та виходу з Перської затоки [72].

Кримінальна юрисдикція, тобто арешт особи або проведення розслідування, зазвичай повинна здійснюватися лише у випадках, коли наслідки злочину поширюються на прибережну державу. Приклади того, коли кримінальна юрисдикція повинна здійснюватися, включають:

Якщо злочин був скоєний на борту судна під час його проходу у територіальних водах і якщо він за своїм характером може порушити мир і добрий порядок прибережної держави;

Якщо допомоги місцевої влади попросив капітан судна або дипломатичний агент держави прапора;

Якщо злочин є незаконним обігом наркотичних засобів чи психотропних речовин.

Проте прибережній державі не дозволяється вживати заходів, якщо судно лише проходить через територіальне море, не заходячи у внутрішні води, а злочин був скоєний до того, як судно увійшло до її територіального моря.

Прибережна держава має таку ж кримінальну юрисдикцію щодо урядових суден, що експлуатуються в комерційних цілях, відповідно до статті 27 UNCLOS.

Згідно зі статтею 28 UNCLOS, прибережна держава може арештувати іноземне судно, яке порушило її місцеві закони. Хоча згідно з цією ж статтею прибережна держава не може вживати запобіжних заходів або заходів примусового виконання щодо іноземного судна, яке здійснює прохід у її територіальному морі, вона може це зробити "щодо зобов'язань або відповідальності, прийнятих або понесених самим судном під час [або] з метою його плавання водами прибережної держави," або щодо іноземного судна, що стоїть у територіальному морі або проходить через нього після виходу з внутрішніх вод прибережної держави.

Право арештувати судно у своєму територіальному морі також надає прибережній державі право переслідування по гарячих слідах судна, яке тікає у відкрите море, якщо переслідування почалося у територіальному морі [51].

Яскравий приклад здійснення кримінальної юрисдикції прибережною державою можна знайти у справі "McRuby" [52]. У цій справі дев'ять безквиткових пасажирів, які сіли на судно "McRuby" (zareєстроване на Багамах) під час зупинки у Гані, були виявлені членами екіпажу у відкритому

морі. Не бажаючи повертати безквиткових пасажирів до Гани, український екіпаж вирішив їх позбутися, жорстоко вбивши та викинувши їхні тіла за борт. Однак одному з безквиткових пасажирів вдалося сховатися, і він зміг звернутися до поліції після прибуття до Гавра, Франція.

Французький суд обґрунтував свою юрисдикцію на двох підставах [52]:

Частина злочину була скоєна у територіальних водах Франції. Дійсно, коли "McRuby" увійшов до французького територіального моря, члени екіпажу все ще шукали останнього вцілілого. Суд встановив, що ці пошуки були наступними після викрадень та страт, і всі факти становили неподільне ціле. У Франції є загальноприйнятою практикою для судів розглядати справи, що стосуються діянь, скоєних за межами країни іноземцями, якщо діяння є неподільними, а частина з них була здійснена на французькій території.

Другою підставою, використаною французьким судом, була стаття 101 Конвенції 1982 року щодо універсальної компетенції у випадках піратства.

Діяння на борту «McRuby» були жакливими вбивствами, але не відповідали строгому визначенню піратства за Статтею 101 Конвенції 1982 року, оскільки не були спрямовані проти іншого судна і не мали мети пограбування. Піратство вимагає елемента «двох суден» або діяння проти іншого судна.

Французький суд, ймовірно, використав кваліфікацію як «піратство» для посилення підстави універсальної юрисдикції та гарантування того, що злочинці будуть притягнуті до відповідальності, оскільки держава прапора (Багами) могла проявити недостатню активність.

Однак, правильним обґрунтуванням, яке не порушувало б міжнародного права, був саме розширений територіальний принцип (неподільність злочину) та, потенційно, активна національність жертв (якби Франція застосувала цей критерій до громадян інших держав, що зазвичай не робиться).

Таким чином, справа «McRuby» є ключовою ілюстрацією того, як прибережні держави можуть креативно тлумачити критерії юрисдикції (у даному випадку, територіальний принцип та спірний універсальний) для

забезпечення правосуддя, коли держава прапора не виконує свої обов'язки щодо кримінального переслідування за діяння, скоєні на її судах у відкритому морі.

На відміну від територіального моря, де суверенітет прибережної держави обмежений правом мирного проходу, у внутрішніх морських водах (води, розташовані на суходолі від вихідних ліній) іноземні судна підпадають під повну та необмежену юрисдикцію прибережної держави. Внутрішні води юридично прирівнюються до сухопутної території держави.

Доступ іноземних торговельних суден до портів та внутрішніх вод є питанням національного законодавства прибережної держави. Право мирного проходу тут не застосовується. Винятком є випадки лиха (форс-мажор), коли судну має бути дозволено вхід.

У внутрішніх водах прибережна держава має повну кримінальну та цивільну юрисдикцію над іноземним судном та особами на борту. Це правило застосовується з урахуванням доктрини «Французького правила» (або доктрини докеру), згідно з якою місцева влада зазвичай не втручається у внутрішні справи судна (дисциплінарні проступки), якщо ці справи не порушують спокій порту або не стосуються осіб, які не є членами екіпажу.

В Україні режим внутрішніх морських вод та територіального моря (12 морських миль) закріплений Законом України «Про державний кордон України» (1991 р.) [27]. Цей закон є основою для реалізації повного суверенітету прибережної держави (України) над внутрішніми водами та обмеженого суверенітету у територіальному морі. Визначення меж, які відрізняють внутрішні води від територіального моря (за допомогою вихідних ліній), є ключовим для встановлення юрисдикційного режиму.

Внутрішні морські води, згідно із Законом, включають води портів, заток, бухт та лиманів, береги яких повністю належать Україні, а відстань між вихідними точками не перевищує 24 морські милі. У цих водах, як і на суходолі, іноземні судна підпадають під повну та виключну юрисдикцію України, і право мирного проходу не застосовується.

Намагання деталізувати застосування цього режиму, а також чітке визначення вихідних ліній, ілюструє Проєкт Закону України «Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України» (2002 р.) [26]. Хоча він не набув чинності, його розробка підкреслювала важливість чіткого законодавчого розмежування юрисдикції, що є критичним для забезпечення національної безпеки, контролю за судноплавством та ефективної реалізації юрисдикційних повноважень щодо іноземних суден у морських портах та внутрішніх водах.

Українське законодавство також передбачає реалізацію прав прибережної держави у Прилеглій зоні. Закон України «Про прилеглу зону України» (2018 р.) [29] запровадив інститут прилеглої зони, що простягається до 24 морських миль від вихідних ліній. У цій зоні Україна не має повного суверенітету, але набуває право здійснювати необхідний контроль для запобігання порушенням її митних, фіскальних, імміграційних та санітарних законів і правил, скоєних у межах її територіального моря. Цей закон є прямим втіленням права, наданого прибережним державам статтею 33 Конвенції ООН з морського права, і є прикладом цільової юрисдикції, спрямованої на захист економічних та безпекових інтересів держави.

Територіальне море є унікальною зоною в міжнародному морському праві, де стикаються два фундаментальні принципи: суверенітет прибережної держави та виключна юрисдикція держави прапора. Хоча прибережна держава здійснює повний суверенітет над цими водами, Конвенція ООН з морського права встановлює важливі обмеження, які функціонують як прямий механізм збереження влади держави прапора над її суднами, особливо у технічній сфері.

Основним "запобіжником", що захищає правовий режим судна у проході, є Стаття 21. Вона надає прибережній державі право приймати закони, що стосуються, наприклад, безпеки судноплавства та запобігання забрудненню (Стаття 21(1)). Однак, критична Стаття 21(2) встановлює чітку межу: "Такі закони та правила... не повинні стосуватися конструкції,

будівництва, екіпажу чи обладнання іноземних суден, якщо тільки вони не вводять у дію загальноновизнані міжнародні норми або стандарти."

Ця норма гарантує, що іноземне судно, яке здійснює мирний прохід, не підлягає вимогам прибережної держави щодо його технічного стану, сертифікації чи комплектації екіпажу. Якщо б кожна прибережна держава могла встановлювати власні вимоги до конструкції чи обладнання суден, світове судноплавство стало б фактично неможливим через необхідність нескінченних модифікацій та сертифікацій.

Таким чином, ці обмеження прямо зберігають виключну юрисдикцію держави прапора в усіх технічних питаннях. Вони підтверджують, що якщо держава прапора належним чином імплементувала загальноновизнані міжнародні стандарти (Конвенції SOLAS, MARPOL, STCW, MLC 2006), її судно вважається безпечним і компетентним і має право на безперешкодний прохід.

Обмеження суверенітету прибережної держави призводить до утворення двоїстого юрисдикційного режиму в територіальному морі:

Прибережна Держава здійснює юрисдикцію із забезпечення виконання та прескриптивну юрисдикцію щодо поведінки судна (наприклад, дотримання схем руху, боротьба із забрудненням в акваторії, митний контроль).

Держава Прапора зберігає виключну юрисдикцію щодо статусу судна (наприклад, технічний стан, правовий режим екіпажу, внутрішні дисциплінарні питання).

Це співіснування гарантує як безпеку прибережної території, так і функціональність міжнародної торгівлі, перетворюючи територіальне море на зразок успішної домовленості в міжнародному публічному праві.

2.3. Юрисдикція держави прапора у виключній економічній зоні (ВЕЗ) та на континентальному шельфі

Виключна Економічна Зона (ВЕЗ), що простягається до 200 морських миль від вихідних ліній, є унікальною зоною, яка не відповідає ні концепції

суверенітету, що панує в територіальному морі, ні концепції свободи, що характеризує відкрите море. Згідно зі Статтею 55 UNCLOS, БЕЗ є радше переліком та розподілом прав або відповідних обов'язків, а не абстрактною правовою категорією. Це створює гібридний режим, який забезпечує співіснування цільової юрисдикції прибережної держави та свобод інших держав, включаючи юрисдикцію держави прапора.

В Україні правовий режим БЕЗ імплементований Законом України «Про виключну (морську) економічну зону України» (1995 р.) [12]. Цей закон встановлює суверенні права України у БЕЗ (до 200 морських миль), суворо дотримуючись цільового характеру юрисдикції, визначеного UNCLOS.

Згідно із Законом, Україна має суверенні права на розвідку та експлуатацію природних ресурсів (як живих, так і неживих) морського дна, його надр та вод, що покривають це дно. Також Україна здійснює юрисдикцію щодо: створення та використання штучних островів, установок та споруд; проведення морських наукових досліджень; захисту й збереження морського середовища (екологічна юрисдикція).

Таке законодавче закріплення ілюструє, як Україна реалізує цільову юрисдикцію прибережної держави, водночас зберігаючи свободи судноплавства та польотів для іноземних держав, що є фундаментальним для функціонування юрисдикції держави прапора в цій зоні.

Відповідно до пункту 1 Статті 56 UNCLOS, прибережна держава має суверенні права лише для конкретних цілей: розвідка, експлуатація, збереження та управління природними ресурсами (живими чи неживими) вод, морського дна та його надр. Це також включає виробництво енергії з води, течій та вітрів. Рибальство є найважливішим економічним використанням зони.

Прибережна держава має юрисдикцію щодо: штучних островів, установок та споруд (Стаття 60), морських наукових досліджень (Стаття 246), захисту й збереження морського середовища (Стаття 56). Прибережна

держава, здійснюючи ці права, повинна належним чином враховувати права інших держав у ВЕЗ.

Правовий режим континентального шельфу (Статті 76-85) відрізняється від режиму ВЕЗ. Суверенні права прибережної держави на континентальному шельфі є виключними і стосуються лише розвідки та експлуатації мінеральних та інших неживих ресурсів морського дна та його надр, а також сидячих видів живих ресурсів (наприклад, устриць). Ці права не впливають на правовий статус вод, що покривають шельф, та не обмежують права і свободи судноплавства та польотів інших держав. Таким чином, юрисдикція держави прапора щодо транзитного судноплавства над континентальним шельфом залишається повною, як і у відкритому морі. Юрисдикція держави прапора у ВЕЗ зберігається завдяки тому, що іноземним державам надаються права, подібні до свобод відкритого моря.

Відповідно до Статті 58 UNCLOS, іноземні держави користуються свободами відкритого моря (Стаття 87), а саме: судноплавство; польоти; прокладання підводних кабелів і трубопроводів; "інші правомірні з міжнародної точки зору види використання моря, пов'язані з цими свободами".

Це включає проведення військових навчань та інших військово-морських маневрів, що підтверджує збереження військової юрисдикції за державою прапора, оскільки ця діяльність є неекономічною і прямо не заборонена Конвенцією 1982 року.

Важливо, що Стаття 58 прямо стверджує: Статті 88–115 (які регулюють режим відкритого моря, включаючи статус суден, обов'язки держави прапора, зіткнення, піратство, торгівлю наркотиками, права відвідування та гаряче переслідування) можуть бути застосовані до ВЕЗ, якщо вони не є несумісними зі Статтями, що стосуються ВЕЗ. Це є прямим юридичним підтвердженням того, що юрисдикція держави прапора над її судном у ВЕЗ зберігається щодо: національності та статусу судна (Стаття 92), технічних, адміністративних та соціальних обов'язків (Стаття 94), кримінального та дисциплінарного провадження (якщо злочин не впливає на прибережну державу).

Юрисдикція прибережної держави є цільовою: вона не поширюється на застосування митних, фіскальних чи імміграційних законів до загального судноплавства у ВЕЗ, окрім випадків, пов'язаних зі штучними островами, установками та спорудами (Стаття 60(2)).

У Справі «Сайга №2» Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS) підтвердив це обмеження. Трибунал постановив, що Гвінея, застосовуючи своє митне законодавство до "митного радіусу", який включав частини ВЕЗ, діяла всупереч Конвенції 1982 року. Трибунал чітко зазначив, що прибережна держава має юрисдикцію застосовувати своє митне законодавство у ВЕЗ лише щодо штучних островів, установок та споруд, а не стосовно загального судноплавства. Це рішення підтвердило, що будь-які спроби прибережної держави розширити свою нецільову юрисдикцію на ВЕЗ є протиправними та порушують свободу судноплавства та юрисдикцію держави прапора.

Якщо виникає конфлікт між правами прибережної держави та правами іноземної держави (зокрема, юрисдикцією держави прапора), він "повинен вирішуватися на основі справедливості та у світлі всіх відповідних обставин, беручи до уваги відповідну важливість інтересів сторін, а також міжнародного співтовариства в цілому".

Таким чином, режим ВЕЗ є зоною юрисдикційного співіснування. Він надає прибережній державі виняткові права на ресурси (Стаття 56) і водночас гарантує, що основоположні свободи відкритого моря та виключна юрисдикція держави прапора над її суднами (Стаття 92) залишаються чинними, доки судно дотримується встановлених правил.

2.4. Специфіка юрисдикції держави прапора щодо військових кораблів та державних суден, що використовуються в некомерційних цілях

Специфіка юрисдикції держави прапора щодо військових кораблів та інших державних суден, що використовуються в некомерційних цілях, ґрунтується на принципі суверенного імунітету (sovereign immunity). Цей

принцип є одним із найдавніших у міжнародному праві та забезпечує, що ці судна користуються значно ширшою юрисдикцією своєї держави прапора, ніж звичайні торговельні судна.

Згідно зі Статтею 95 та Статтею 96 КМП ООН, військові кораблі та державні судна, що використовуються в некомерційних цілях (наприклад, науково-дослідні, митні чи правоохоронні судна), користуються абсолютним імунітетом від юрисдикції будь-якої іншої держави у відкритому морі та у Виключній Економічній Зоні (ВЕЗ).

Військові Кораблі визначаються як судна, що належать збройним силам держави, мають зовнішні ознаки військового корабля, знаходяться під командуванням військового офіцера та укомплектовані екіпажем, підпорядкованим військовій дисципліні. Ці судна повністю підпадають під виключну юрисдикцію держави прапора. Їхній капітан або команда не можуть бути піддані арешту, переслідуванню, огляду або будь-яким примусовим діям з боку іноземної держави. Будь-яка взаємодія іноземного військового судна з ними може бути лише непримусовою (наприклад, запит інформації). Єдиним правомірним заходом, який може застосувати іноземна держава, якщо таке судно порушило міжнародне право (наприклад, спричинило значне забруднення), є вимога до держави прапора притягнути його до відповідальності та, у крайньому разі, вигнати його із зони (наприклад, з ВЕЗ).

У територіальному морі іноземної держави ці судна також зберігають свій імунітет, але їхнє правове становище дещо ускладнюється через суверенітет прибережної держави. Військові кораблі та некомерційні державні судна користуються правом мирного проходу (Стаття 17). Проте, вони зобов'язані дотримуватися законів прибережної держави, зокрема тих, що стосуються навігації та безпеки. Якщо військовий корабель чи інше некомерційне судно порушує закони прибережної держави, або якщо його прохід перестає бути мирним (Стаття 19), прибережна держава не може вжити проти нього примусових заходів. Натомість, вона має право вимагати від судна негайно залишити територіальне море (Стаття 30).

Правила плавання і перебування іноземних військових кораблів у територіальному морі та внутрішніх водах і портах України (1996 р.) [17] детально регламентують цей міжнародно-правовий режим на національному рівні. Ці Правила є прямим втіленням Статей 30 та 31 КМП ООН. Вони підтверджують суверенний імунітет іноземних військових кораблів від примусової юрисдикції України, але чітко встановлюють процедури: вимагається попередній дозвіл на вхід до внутрішніх вод та портів; вимагається дотримання Правил мирного проходу, включаючи вимоги щодо підводних човнів (плавати на поверхні) та заборону на військові маневри.

У разі порушення військовим кораблем українських законів або виходу за межі мирного проходу, органи влади України повинні вимагати від командира корабля негайно залишити територіальне море, не застосовуючи примусу.

Держава прапора несе міжнародну відповідальність за будь-які збитки чи втрати, заподіяні прибережній державі внаслідок недотримання військовим кораблем чи державним некомерційним судном законів прибережної держави або положень КМП ООН (Стаття 31).

На противагу цьому, державні судна, що використовуються в комерційних цілях (наприклад, державні нафтові танкери або торгові кораблі, що належать державній компанії), не користуються цим розширеним імунітетом. Вони підпадають під юрисдикцію іноземних держав нарівні зі звичайними приватними торговельними суднами в територіальному морі, ВЕЗ та відкритому морі (Стаття 32).

Хоча щодо військових кораблів примусова юрисдикція обмежена, прибережна держава, включаючи Україну, має право застосовувати примус проти торговельних суден та інших об'єктів, які порушують її суверенітет або суверенні права.

Інструкція про застосування зброї, бойової техніки... (2003 р.) [15] ілюструє фізичні механізми примусу, які може застосовувати Україна (через Державну прикордонну службу, Військово-Морські Сили) для охорони

державного кордону у територіальному морі та захисту суверенних прав у ВЕЗ. Ця Інструкція регламентує: застосування сили для примусу суднопорушника зупинитися у випадку гонитви по гарячих слідах, що є загальновизнаним правом прибережної держави.

Суворе обмеження застосування вогнепальної зброї, що має бути пропорційним порушенню та має здійснюватися лише після чітких попереджень. Інструкція підкреслює, що застосування сили є суворо регламентованим і обмеженим міжнародним правом та національними процедурами, що захищає свободу судноплавства та юрисдикцію держави прапора.

Режим юрисдикції військових кораблів та некомерційних державних суден є винятком із загального режиму міжнародного морського права. Він підтверджує, що в цьому сегменті мореплавства суверенний статус держави прапора та принцип імунітету абсолютно домінують над юрисдикцією будь-якої іншої держави, незалежно від того, чи перебуває судно у внутрішніх водах, територіальному морі чи у відкритому морі.

РОЗДІЛ 3

СУЧАСНІ ВИКЛИКИ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА

3.1. Феномен "зручних прапорів" та його вплив на юрисдикцію держави прапора

Концепція прапору у міжнародному суднопластві ґрунтується на міжнародному морському праві, яке надає суднам національність країни, під прапором якої вони плавають. Ця приналежність пропонує захист відповідно до законів цієї країни та підпорядковує судно її юрисдикції. Однак, у міру зростання глобальної торгівлі та конкуренції, а також з метою зниження операційних витрат, судновласники почали шукати реєстрацію в країнах з менш суворими вимогами, започатковуючи феномен "зручних прапорів".

Протягом десятиліть галузь боролася з унікальним і поширеним явищем, відомим як зручний прапор. Це ділова практика, коли торговельне судно реєструється в країні, відмінній від країни його власників, дозволяючи судну виходити під прапором цієї країни [54]. Країни, що пропонують такий прапор, отримують вигоду, залучаючи іноземний капітал. Своєю чергою, власники суден, зареєстрованих під зручними прапорами, отримують переваги від менш суворих або більш сприятливих правил, включаючи нижчі стандарти технічного обслуговування суден та безпеки, слабші екологічні норми та обмежену підзвітність [57]. Система, яка замінює національне суднопластво, сприяє глобальному капіталізму, обмежуючи здатність країн оподатковувати, регулювати власність та забезпечувати дотримання екологічних норм [58]. Використовуючи регуляторні прогалини, ця система дозволяє судновласникам працювати у відкритому морі з мінімальним наглядом, уникаючи корпоративної відповідальності та посилюючи забруднення морського середовища.

Морське суднопластво стикається з серйозними екологічними проблемами, включаючи забруднення повітря викидами, такими як

вуглекислий газ, оксиди азоту, оксиди сірки, чадний газ, незгорілі вуглеводні та тверді частинки [55]. Крім того, забруднення води нафтовими розливами, скиданням баластної води, сміттям, пластиковими відходами, стічними водами залишається головною проблемою [56]. Дослідження показують, що судна, зареєстровані в країнах зручних прапорів, часто залучені до нерозсудливих та безвідповідальних практик, які сприяють цьому забрудненню. Наприклад, розливи нафти часто пов'язують із суднами, зареєстрованими під зручними прапорами [58]. Так само, судна наприкінці терміну експлуатації, які випускають небезпечні відходи та завдають значної шкоди довкіллю, переважно реєструються в країнах зручних прапорів [74]. Не дивно, що протягом багатьох років термін «зручний прапор» все частіше замінюється або використовується як синонім до «прапор недотримання норм» [73].

Попри зростаюче занепокоєння та заклики до відповідальних, етичних та стійких ділових практик, сучасний торговий флот переважно оперує під зручними прапорами, при цьому 72% світового флоту зареєстровано таким чином [78]. Хоча існуючі дослідження вивчають негативні наслідки зручних прапорів та їх значні ризики для глобального морського управління та захисту довкілля [79], все одно судновласники продовжують обирати зручні прапори.

Міжнародна федерація транспортників (ITF) визначає судно під зручним прапором як таке, що "плаває під прапором країни, відмінної від країни власності" [64]. За даними ITF, працівники на борту суден під зручним прапором частіше стикаються з такими проблемами: низька заробітна плата, незадовільні умови проживання та праці на борту, недостатнє харчування та брак чистої питної води, тривалі робочі періоди без належного відпочинку, що спричиняє стрес і перевтому.

Водночас, реєструючи судна під зручним прапором (так зване "flagging out"), судновласники отримують такі переваги: мінімальне регулювання та нагляд, дешеві реєстраційні збори, низькі або нульові податки, свобода наймати дешеву робочу силу з глобального ринку праці. ITF вважає, що

повинен існувати "реальний зв'язок" між фактичним власником судна та прапором, під яким воно ходить, відповідно до Конвенції ООН з морського права. "Реєстри зручних прапорів ускладнюють для профспілок, галузевих зацікавлених сторін та громадськості притягнення судновласників до відповідальності", – наголошує Федерація [63].

Щоб мінімізувати негативний вплив на моряків, Федерація працює над підвищенням стандартів на борту суден кількома шляхами: колективні угоди (через Міжнародний переговорний форум): ITF домовляється з морськими роботодавцями та кріюінговими агенціями про колективні угоди, які забезпечують мінімальні стандарти та умови праці для великих груп моряків. Колективні договори, схвалені ITF, встановлюють зарплати та умови для всього екіпажу судна, незалежно від їхньої національності. Усі судна, на які поширюється така угода, отримують спеціальний сертифікат, що підтверджує узгоджені умови.

Mexico City policy - політика захисту, зобов'язує афілійовані профспілки ITF надавати належне профспілкове представництво та захист усім морякам, незалежно від їхнього походження [50]. Вони спільно працюють над забезпеченням покриття колективними угодами всіх моряків. Мережа інспекторів ITF допомагає покращити становище членів екіпажу на суднах, які особливо вразливі до ситуацій, коли їх залишають без зарплати.

Самі ж профспілки та судновласники стверджують, що країни, які пропонують зручні прапори: не здійснюють дієвої юрисдикції над своїми суднами, не мають розвиненої торговельно-правової системи, не мають раціонального методу найму власних моряків, не мають навчальних закладів для підготовки офіцерів, не мають ефективного контролю за суднами, дозволяють суднам працювати практично без податків.

Оскільки операції під іноземним прапором є проявом конкуренції у світовій судноплавній індустрії, і оскільки національні рішення досі не дали результату, профспілки та іноземні судновласники шукають вирішення проблеми через міжнародне право та морське право.

Щоб мати змогу проаналізувати, чому ця проблема залишається майже незмінною варто звернутись до загального аналізу стратегічної взаємодії у бізнесі, за допомогою “Теорії ігор” [46]. Вона зосереджується на оптимальному прийнятті рішень, коли всі агенти, що приймають рішення, вважаються раціональними, і кожен намагається передбачити ймовірні дії та реакції своїх суперників. Хоча теорія починалася як набір методів для аналізу настільних ігор, вона еволюціонувала до рівня, коли застосовується для вивчення широкого спектра стратегічних взаємодій, від політики до конкурентної стратегії.

Обґрунтоване управлінське рішення часто вимагає "поставити себе за стіл свого суперника". Припускаючи, що суперники раціональні та діють у власних інтересах, які рішення вони, ймовірно, приймуть і як вони, ймовірно, відреагують на ваші дії? Ускладнюючим фактором є те, що оптимальний вибір суперників зазвичай залежатиме від їхніх очікувань щодо того, що зробите ви; їхні очікування, своєю чергою, залежать від їхніх оцінок ваших очікувань щодо них.

Варто застосувати “дилему в'язня” з теорії ігор для аналізу стратегічних рішень ключових гравців, залучених до морських перевезень. Дилема в'язня ілюструє, як індивіди (тобто судновласники та країни, що пропонують “зручні прапори”), керовані власними інтересами, обирають зручний прапор, часто всупереч спільному благу дотримання високих стандартів екологічної стійкості, що призводить до багатьох негативних наслідків. Дилема в'язня – це приклад ситуації, коли окремі особи, які приймають рішення, діючи у своїх найкращих інтересах, призводять до неоптимального результату для окремих осіб як групи [45]. Це один із найвідоміших прикладів у теорії ігор.

Прагнення до індивідуальної винагороди логічно повинно призвести до кращого результату; однак у дилемі в'язня прагнення до індивідуальної винагороди призводить до гіршого індивідуального результату.

Кореляція між дилемою в'язня та використанням зручного прапора полягає в тому, що раціональний вибір кожного гравця (судновласників та

країн-реєстраторів) на користь власної економічної вигоди неминує призводити до колективно найгіршого результату для спільного блага — світового океану.

FIGURE 1: FOC AS A PRISONER'S DILEMMA

Nash Equilibrium Analysis

		Flag State: Cooperate (Strict Regulations)		Flag State: (Defect (Offer FOC))	
Shipowner: Cooperate (National Flag, High Standards)	#2	3, 3	3, 3	1, 4	1, 4
		Collective Optimum		Flag State Dominates	
Shipowner: Defect (FOC, Low Standards)	#3	4, 1	4, 1	2, 2	2, 2
		Shipowner		Nash Equilibrium (FOC-FOC)	

Red arrows indicate transitions: #1 from (3,3) to (1,4); #2 from (3,3) to (4,1); #3 from (4,1) to (2,2).

Ця таблиця використовує теорію ігор для пояснення, чому більшість світового флоту реєструється під зручним прапором, навіть якщо це шкодить океану.

Клітинка, де зустрічаються обидві домінуючі стрілки (тобто обидва гравці одночасно обирають Обман) – це (2, 2). Система неминує приходить до Рівноваги Неша (2, 2), де обидві сторони отримують меншу вигоду, ніж могли б (3, 3), але вона є гарантованою. Найважливіше, що ця рівновага руйнує спільний ресурс (світовий океан) через постійні негативні зовнішні ефекти.

Концепція рівноваги Неша пояснює стан, в якому жоден гравець немає стимулу змінювати свою стратегію, оскільки це максимізує переваги для обох (тобто судновласників та держав). Спільні ресурси надмірно експлуатуються індивідами, які шукають короткострокових вигод, що зрештою призводить до вичерпання ресурсів [76]. «Якщо всі користувачі стримуватимуться, то ресурс може бути підтриманий. Але є дилема. Якщо ви обмежите використання ресурсів, а ваші сусіди ні, то ресурс все одно занепаде, і ви втратите короткострокові переваги від отримання своєї частки» [47]. Пріоритетність

короткострокових фінансових прибутків – призводять до колективно субоптимального результату для спільного надбання.

Модель показує, як система індивідуальної раціональності веде до колективної ірраціональності та деградації морського середовища.

Для забезпечення стабільної співпраці та подолання цього глухого кута єдиним ефективним підходом є регулювання відносин із судновласниками через бізнес-стратегії, а не лише через обтяжливі санкції та бюрократію. Судновласник завжди буде обирати найбільш вигідний для себе варіант, оскільки парадигма його мислення полягає в знаходженні найбільш вигідної позиції для себе. Юридичні покарання, хоч і необхідні, але не змінюють саму логіку прийняття рішень, а тільки стимулюють шукати “обхідні шляхи”. Натомість, трансформація співпраці на фінансово вигідну стратегію зможе створити нову економічну рівновагу.

Ключ до переходу від результату (2, 2) до (3, 3) полягає у вбудовуванні екологічних та безпекових стандартів у довгострокову бізнес-модель.

Протягом багатьох років судноплавні компанії по всьому світу використовували різноманітні регуляторні умови, реєструючись у країнах зручних прапорів, які найкраще відповідають їхнім власним інтересам.

Теорія ігор надає потужний інструмент для розуміння того, що феномен зручних прапорів є не просто аномалією, а логічним наслідком структури морського ринку, що характеризується глобальною конкуренцією та відсутністю централізованого примусу. Для подолання цієї проблеми необхідно змінити структуру “виграшів”, запровадивши зовнішні механізми, які зроблять стратегію співпраці більш фінансово вигідною, ніж обман.

Для судновласників співпраця стає раціональною завдяки економії та підвищенню дохідності. Можливий варіант такого економічного стимулювання полягає, наприклад, у зниженні страхових премій для суден із високими стандартами безпеки. Тобто впровадити таку систему, за якої судна з високими стандартами безпеки, кваліфікованим екіпажем та під надійними прапорами отримують значні знижки на страхові премії P&I. Пряма,

гарантована економія операційних витрат, яка легко перевищує економію на реєстраційних зборах.

Інший шлях це залучення великих, репутаційно чутливих вантажовідправників (наприклад, автомобільні концерни, енергетичні компанії), вони платять вищу ставку (фрахт) суднам, що гарантують безпеку та екологічність. Судновласник виходить на преміум-ринок, недоступний для суден під зручними прапорами з поганою репутацією.

Для країн-реєстраторів співпраця забезпечує стійкість та легітимність. Суворий, але якісний реєстр гарантує високу оцінку у світових інспекційних програмах (PSC), що приваблює надійних судновласників і забезпечує стабільний потік доходів та міжнародний вплив.

Таким чином, лише перетворивши екологічні та безпекові вимоги з тягара на конкурентну перевагу та джерело прибутку, можна створити стабільну, "Win-Win" рівновагу, де економічна раціональність гравців природно збігається з інтересами суспільства.

3.2. Міжнародне співробітництво у сфері забезпечення юрисдикції держави прапора

Контроль держави порту (PSC) – це система інспекцій, за якою іноземні судна проходять перевірки в національних портах для підтвердження відповідності конкретним міжнародним правилам за встановленими процедурами. Головна мета – переконатися, що судно, його обладнання та екіпаж відповідають суворим стандартам безпеки, охорони та захисту навколишнього середовища, встановленим Міжнародною морською організацією (ІМО). Хоча держава прапора, країна, де зареєстровано судно, несе основну відповідальність за забезпечення дотримання вимог, інспекції контролю державою порту забезпечують «другу лінію захисту». Це означає, що будь-яке судно, яке виявиться невідповідним стандартам, небезпечним або таким, що не відповідає вимогам, може бути затримане або зобов'язане негайно провести ремонт, таким чином запобігаючи потенційним небезпекам.

Контроль держави порту (PSC) був створений у 1960-х роках Міжнародною морською організацією (IMO) для забезпечення дотримання міжнародних морських правил. У 1980-х роках з'явилися регіональні режими PSC, такі як Паризький меморандум про взаєморозуміння, які встановлювали стандарти інспекцій та запобігали обходу контролю неякісними суднами шляхом переміщення в інші регіони.

У 1995 році IMO посилила PSC за допомогою Конвенції ПДНВ, зробивши акцент на підготовці та компетентності екіпажу. З 2000-х років інспекції PSC значно розширилися, а такі конвенції, як MARPOL, посилили роль PSC у запобіганні забрудненню. Сьогодні понад 100 країн беруть участь у режимах PSC, забезпечуючи безпеку на морі, захист навколишнього середовища та чесну конкуренцію в галузі.

На відміну від суверенітету, що існує в територіальному морі, у внутрішніх водах іноземне судно, заходячи до порту, підпадає під механізм Контролю Держави Порту (PSC), який є найважливішим обмеженням юрисдикції держави прапора. Порядок відкриття та закриття морських портів (2013 р.) [16] є правовою основою, що дозволяє морським портам функціонувати та приймати іноземні судна. Рішення про відкриття порту є актом, який дозволяє іноземним суднам входити, що негайно активує повну юрисдикцію України, включаючи право на перевірку судна на предмет відповідності міжнародним конвенціям (SOLAS, MARPOL, STCW тощо) у межах PSC.

Контроль держави порту (PSC) працює в рамках мережі з десяти регіональних режимів, кожен з яких має власний секретаріат, відповідальний за координацію інспекцій та забезпечення дотримання міжнародних правил. Паризький меморандум про взаєморозуміння, укладений у 1982 році, був першим із цих режимів і залишається одним із найвпливовіших. Інші помітні режими включають Токійський меморандум про взаєморозуміння, Меморандум про взаєморозуміння в Індійському океані та Меморандум про

взаєморозуміння в Чорному морі, кожен з яких відіграє вирішальну роль у своїх відповідних регіонах.

Міжнародна морська організація (ІМО) тісно співпрацює з цими регіонами. Міжнародна організація праці (МОП) також відіграє ключову роль у PSC, зокрема щодо інспекції екіпажів суден та умов праці. Участь МОП гарантує захист прав та добробуту моряків, сприяючи загальній безпеці та дотриманню вимог на морі. Окрім міжнародних організацій, до контролю держави порту залучені національні органи, такі як Комісія Союзу з питань державної служби (UPSC) та Комісія державної державної служби (SPSC). Ці комісії особливо важливі для набору та навчання співробітників PSC, забезпечуючи їхню належну оснащеність для виконання своїх обов'язків.

Паризький меморандум про контроль держави порту (Paris MoU) – це офіційний документ, який впроваджує гармонізовану систему Контролю Держави Порту (PSC), що охоплює:

- Процедури відбору суден та їх інспектування.

- Обмін інформацією між країнами-членами.

- Структуру організації та процедури внесення змін.

У Paris MoU беруть участь 27 морських адміністрацій. Вони охоплюють води європейських прибережних держав та північну частину Атлантичного басейну – від Північної Америки до Європи. Щоденно інспектори PSC (PSCO) відбирають кілька суден для перевірки в усьому регіоні. Цьому сприяє центральна комп'ютерна база даних, відома як "THETIS". THETIS інформує національні органи PSC про судна, які підлягають інспекції. У базі даних також доступна інформація про характеристики суден та звіти про попередні перевірки, проведені в регіоні Paris MoU.

Кожному судну присвоюється профіль ризику судна (SRP) [32]. Цей профіль визначає пріоритет судна для інспекції, інтервал між перевітками та їхній обсяг. SRP базується на загальних та історичних параметрах. Усі судна в інформаційній системі поділяються на судна високого, стандартного або низького ризику:

Судна Високого Ризику (HRS): Відповідають критеріям із загальною оцінкою 5 або більше балів відповідно до калькулятора SRP.

Судна Низького Ризику (LRS): Відповідають усім критеріям параметрів низького ризику та пройшли принаймні одну інспекцію за попередні 36 місяців.

Судна Стандартного Ризику (SRS): Судна, які не належать ні до HRS, ні до LRS.

Профіль ризику судна перераховується щодня з урахуванням змін у більш динамічних параметрах, таких як історія інспекцій за останні 36 місяців та показники роботи компанії.

Paris MoU надає капітану судна звіт про інспекцію з її результатами, посиланням на відповідні правила та деталями щодо необхідних дій. Якщо інспекція підтверджує або виявляє недоліки, які вимагають затримання судна (detention), усі пов'язані з інспекцією витрати має покрити судновласник, оператор або його представник у державі порту. Затримання не буде скасовано, доки не буде здійснено повну оплату або надано достатню гарантію відшкодування витрат (згідно з національним законодавством).

Судну, якому заборонено вхід, буде відмовлено в доступі до будь-якого порту в зоні Paris MoU на мінімальний термін. Відмова в доступі є наслідком багаторазових затримань, різкої зміни рівня затримання (jump of detention) або невиконання вимоги зайти на вказану верф для ремонту.

Наслідки затримання можуть бути серйозними. Якщо компанія вважає, що виявлені недоліки, які призвели до затримання, не є виправданими, вона може подати апеляцію до офіційного національного органу PSC або через адміністрацію прапора судна (залежно від правової системи держави порту).

Експлуатація значної кількості суден, які не відповідають встановленим міжнародним стандартам безпеки та екологічності становить суттєву загрозу для морської галузі, про що свідчать стабільно високі показники затримань. Це явище не лише підриває безпеку мореплавства, а й спричиняє значні

економічні втрати та негативно позначається на загальній продуктивності сектора.

Інформація про затримання суден систематично каталогізується та публічно доступна через регіональні кооперативні бази даних, такі як Паризький меморандум про взаєморозуміння (Paris MoU), Чорноморський меморандум про взаєморозуміння (BS MoU), Токійський меморандум про взаєморозуміння (Tokyo MoU), а також через систему Equasis (Електронна система інформації про якість судноплавства), що перебуває під управлінням Європейської комісії та Французької морської адміністрації.

Публічне розкриття цих даних є критичним фактором для судноплавних компаній, оскільки повторні затримання можуть знизити ринкову привабливість судна, призвести до посиленого контролю під час майбутніх інспекцій, підвищити страхові премії або спричинити відмову у фрахтуванні з боку авторитетних клієнтів [80]. Актуальні дані, надані BS MoU за 2024 рік, відображають тривожну динаміку в Чорноморському регіоні. Загальна кількість проведених інспекцій суден членами BS MoU знизилася на 13,4% порівняно з попереднім роком, що становить 4 587 інспекцій, що є найнижчим показником перевірених окремих суден (3 304) з моменту заснування організації [86]. Незважаючи на зменшення кількості перевірок, середня ставка затримань зросла до 4,71%, що свідчить про збільшення частки суден із серйозними порушеннями [86]. Загальна кількість виявлених дефектів та невідповідностей становила 17 285, що в середньому дорівнює приблизно 3,77 дефекту на інспекцію [86]. Найчастіше дефекти були пов'язані з безпекою судноплавства/навігації, рятувальними засобами, захистом здоров'я/медичним забезпеченням/соціальною безпекою, пожежною безпекою та документацією/документами, які сукупно становлять понад половину всіх зафіксованих невідповідностей. Серед дефектів, що призвели до затримань, домінували проблеми з навігацією, пожежною безпекою, аварійними системами, рятувальними засобами та порушення Міжнародного кодексу з управління безпекою (ISM).

Звіт BS MoU 2024 року прямо визнає, що триваюча збройна агресія Російської Федерації проти України створює «серйозні ризики для безпеки та охорони суден і екіпажів», які оперують в акваторії Чорного моря. Війна порушила звичні морські маршрути, операційні процедури та заходи контролю, ускладнюючи виконання ефективного портового контролю і, відповідно, гарантування безпеки, екологічності та належних умов праці на судах, що прямують до українських портів або транзитом через регіон.

На тлі цих викликів Україна демонструє прагнення зберегти активну присутність у міжнародних механізмах морського контролю. У квітні 2025 року українська делегація взяла участь у 25-му засіданні Комітету з портового контролю BS MoU [34]. На цьому заході було представлено документ, що висвітлював вплив повномасштабної агресії на безпеку міжнародного судноплавства в Чорному та Азовському морях. Українська сторона закликала до припинення застосування сили Росією проти українських портів та торговельних суден, а також до посилення контролю за суднами під російськими прапорами або тими, що прямують до/з російських чи окупованих українських портів. Крім того, були підтримані ініціативи щодо підвищення прозорості та боротьби з корупцією у сфері PSC, включаючи пропозицію щодо створення національних адміністрацій для публічного повідомлення про випадки корупції та організацію навчальних програм для офіцерів PSC в Україні, коли це дозволить безпекова ситуація. Обговорювалася також можливість включення до сфери дії BS MoU нових міжнародних інструментів, зокрема, Гонконгської міжнародної конвенції про безпечну та екологічно обґрунтовану утилізацію суден 2009 року, з початку 2025 року [34].

Активна участь України підкреслює критичну важливість міжнародної співпраці у сфері морської безпеки та її інтеграцію в європейські й глобальні механізми, що має на меті зміцнити довіру до українських портів та перевезень, як у воєнний час, так і в перспективі. Зростання показників затримань та дефектів, на тлі зниження загальної кількості інспекцій, слугує

тривожним сигналом про зростаючі ризики безпеки в регіоні, що вимагає від України посилення національного контролю та інспекційних заходів для забезпечення відповідності міжнародним стандартам.

Посилення значущості портового контролю додатково підтверджується даними про інтенсивність портової діяльності в Україні у 2024 році. Українські морські порти обробили рекордні 97,2 млн тонн вантажу, з яких близько 60 млн тонн становила аграрна продукція [27]. Морським шляхом було експортовано приблизно 88,1 млн тонн вантажів. За повідомленнями, українським морським коридором пройшло 9 061 цивільне судно, при цьому 4 651 судно заходило до українських портів [31]. Масштаб судноплавства, особливо через тимчасовий морський коридор, робить підтримку безпеки, надійності та контролю суден абсолютно необхідною.

У контексті війни Україна також реалізує правоохоронні заходи щодо суден. Були зафіксовані випадки затримання та арешту іноземних або колишніх російських суден за підозрою у незаконному вивезенні зерна або заходження в порти окупованого Криму [32]. Такі дії, які включали судові рішення та конфіскації (наприклад, судно USKO MFU у жовтні 2024 року), є практичною реалізацією українських механізмів притягнення до відповідальності за порушення суверенітету та участь у діяльності «тіньового флоту» [84]. При цьому, правові роз'яснення вказують на існуючі проблеми з чіткістю формальних вимог до судових наказів про затримання, що може створювати правові суперечки. Державні заходи по відношенню до суден доповнюються дипломатичною кампанією, спрямованою на міжнародний тиск та санкції проти імпортерів "вкраденого" зерна (звернення до ЄС щодо Бангладеш у 2025 році) [81]. Це означає, що державні заходи по відношенню до суден поєднуються з дипломатичною кампанією проти транскордонних каналів збуту.

На жаль, відсутність публічної, окремої статистики інспекцій/затримань по кожній країні у звітах BS MoU ускладнює точну оцінку картини безпеки та порушень саме в українських портах. Це створює нагальну потребу в прозорій

та повнішій публічній звітності як на національному, так і на регіональному рівнях. Підсумовуючи, роль України в BS MoU та її дипломатичні ініціативи – щодо впливу війни, необхідності контролю суден агресора та розширення міжнародних стандартів – є важливим прецедентом та прикладом для інших країн Чорноморського регіону та міжнародної спільноти, що підтверджує незмінну відданість країни принципам морської безпеки в найскладніших умовах.

Контроль Держави Порту (Port State Control, PSC) є вирішальним міжнародним механізмом, який дозволяє державам, що приймають судна у своїх портах, забезпечувати дотримання судном міжнародних конвенцій, незалежно від прапора, під яким воно плаває.

PSC слугує "запобіжником" проти неефективного контролю з боку держав. Оскільки багато країн не мають ресурсів або бажання здійснювати належний нагляд за своїми суднами, PSC дозволяє державам порту, які мають високі стандарти (наприклад, члени Paris MoU або Tokyo MoU), перевіряти судно.

Однак, незважаючи на широкі повноваження PSC, які дозволяють державі порту "проникнути" через прапор для цілей технічного нагляду, питання правового регулювання подій на борту судна, особливо у випадках спорів або завдання шкоди, залишається нерозривно пов'язаним саме з принципом прапора.

Саме цей фундаментальний конфлікт між територіальною юрисдикцією (держави порту) і юрисдикцією за прапором (національної держави судна), а також потреба у визначенні, право якої держави слід застосовувати до морських відносин, що мають іноземний елемент, виводять нас на наступний рівень правового аналізу – сферу колізійних норм.

Колізійні норми у сфері морського права мають величезні наслідки для міжнародних відносин та світової торгівлі. Як стверджує Ентоні Дж. Коланджело у своїй статті, вибір права, яке регулює спори на морі, не може

бути питанням вузьконаціонального інтересу; він є міжнародним імперативом, що впливає з необхідності підтримання світового порядку [75].

В основі американського підходу, сформованого у справі *Lauritzen v. Larsen*, лежить претензія на застосування міжнародного права, не просто на засадах міжнародної ввічливості (*comity*), а як на втілення звичаєвого міжнародного права. Перевага цього підходу ґрунтується на його нормативному благу: він забезпечує мир і торгівлю. Прийняття цього принципу світовими морськими державами (такими як Канада, Іспанія та Велика Британія) підтверджує його статус загального принципу міжнародного права.

Однак міжнародний підхід, за який виступає Коланджело, не є ригідним. Він підтримує еволюцію, що виявляється у тенденції «проникнення крізь прапор». Це гнучкий метод, за якого суд може ігнорувати формальний прапор судна, якщо інші фактори (громадянство моряка, справжня власність або база операцій) вказують на значно тісніший зв'язок з іншою державою. Ця здатність дивитися крізь юридичні формальності до справжніх інтересів держави є прогресом, оскільки вона краще відображає справжні державні інтереси і запобігає недобросовісному використанню «зручних прапорів» для ухилення від правових зобов'язань.

Утім, стаття вказує на критичний недолік: судам бракує чіткої методології зважування інтересів [75]. Щоб цей міжнародний підхід був ефективним, судова практика повинна вийти за межі простого перерахування факторів. Суди мають заглиблюватися у політичні цілі, що лежать в основі державних інтересів (наприклад, політика захисту моряків у США проти політики стимулювання торгівлі у держави прапора), щоб створити спільний принцип прийняття рішень.

Підсумовуючи, автор успішно доводить, що міжнародний підхід до колізійного морського права є найкращим шляхом вперед. Він не лише історично корениться у звичаях морських держав, але й необхідний з точки зору системної теорії, як механізм, що підтримує життєздатність міжнародної

системи через сприяння торгівлі та запобігання міждержавному тертю. Забезпечення більш витонченої та обґрунтованої колізійно-правової юриспруденції, яка чітко артикулює, як саме слід зважувати інтереси, є наступним кроком до зміцнення миру та процвітання в міжнародному морському співтоваристві.

Загалом, дипломатичний захист може надаватися лише громадянам, незалежно від того, чи йдеться про фізичних осіб, чи про компанії. Однак, у виняткових випадках, він також може бути застосований на користь осіб, які не є громадянами цієї держави. Це було підтверджено консультативним висновком Міжнародного Суду ООН (МС ООН) від 11 квітня 1949 року у справі про Відшкодування шкоди, завданої на службі ООН (*Reparation for Injuries Suffered in the Service of the United Nations*). Хоча Суд повторив загальне правило про громадянство, він продовжив, заявивши про існування винятків із цього правила.

Залишається відкритим питання, чи включає ця категорія винятків дипломатичний захист, що надається моряку-іноземцю. Проте, схоже, що саме ця думка та практика є переважними.

Більшість прецедентного права, схоже, визнає це правило. Нещодавно Міжнародний трибунал з морського права (МТМП) підтвердив це правило у справі "M/V Saiga № 2", заявивши, що судно, усе, що на ньому знаходиться, і кожна особа, залучена чи зацікавлена в його операціях, розглядаються як єдиний об'єкт, пов'язаний із державою прапора, і що громадянство цих осіб не має значення.

Існують посилання на це правило у працях науковців. Наприклад, в окремій думці до вищезгаданої справи МС ООН судді Гакворт і Бадаві Паша посилалися на дипломатичний захист моряків державою прапора, як на один із винятків із правила про громадянство, який Суд мав на увазі [58].

Виходячи з вищезазначеного, здається дуже ймовірним, що існує норма міжнародного звичаєвого права, яка дозволяє державі прапора надавати

дипломатичний захист екіпажу судна, що плаває під її прапором, навіть якщо це іноземці. На жаль, обсяг цього правила є не до кінця чітким.

З обмеженої кількості релевантних справ можна зробити висновок, що держава прапора може здійснювати дипломатичний захист на користь (іноземного) екіпажу, якщо існує певний зв'язок між шкодою, завданою екіпажу, та шкодою, завданою судну.

Рішення МТМП у справі "M/V Saiga № 2" дає орієнтир, розглядаючи судно та всіх, хто залучений до його експлуатації, як єдину цілісність (unit), окремий об'єкт, пов'язаний із прапором держави. Коли шкода завдається цьому об'єкту або коли шкода, завдана екіпажу, впливає на функціонування цієї цілісності, держава прапора може здійснювати дипломатичний захист.

Згідно з Трибуналом, обґрунтування цього правила полягає в тому, що, оскільки сучасний морський транспорт характеризується мультинаціональним екіпажем, виникли б надмірні труднощі, якби кожна постраждала особа була зобов'язана шукати захисту від держави, громадянином якої вона є.

Це, однак, не виключає дипломатичного захисту, наданого національною державою члена екіпажу. Коли шкода члена екіпажу не пов'язана або не впливає на вищезгадану цілісність, видається доцільним, щоб дипломатичний захист здійснювала національна держава, оскільки є дуже малоймовірним, що це зробить держава прапора: якщо об'єкт, пов'язаний із її прапором, не постраждав, бажання держави прапора здійснювати дипломатичний захист, швидше за все, буде відсутнім.

З огляду на вищезазначений аналіз, очевидно, що питання дипломатичного захисту екіпажу судна державою прапора, а тим більше екіпажу-іноземця, залишається не до кінця з'ясованим.

Як наслідок, є нагальна потреба, щоб це питання було уточнено в рамках роботи Комісії міжнародного права ООН щодо дипломатичного захисту. Питання дипломатичного захисту державою прапора набуває особливої гостроти у контексті України, оскільки вона є одним із найбільших світових постачальників висококваліфікованих морських кадрів.

Величезна кількість громадян України працює на судах під іноземними прапорами, що підкреслює критичну залежність їхньої безпеки та соціальних прав від ефективності юрисдикції іноземних держав (переважно "зручних прапорів"). За різними оцінками, на міжнародному ринку праці працює від 80 до понад 150 тисяч українських моряків [28].

Феномен "залишення екіпажів" є найбільш яскравим і трагічним прикладом провалу юрисдикції "зручних прапорів" (FOC) і прямо демонструє необхідність дипломатичного захисту. Залишення екіпажів (Abandonment of Seafarers) – це важке порушення міжнародного трудового та морського права, коли судновласник (або оператор) відмовляється від своїх юридичних та фінансових зобов'язань перед екіпажем, залишаючи моряків на борту судна або в іноземному порту без засобів до існування [71].

За даними ІМО, у 2023 році українські моряки становили другу за чисельністю групу серед моряків, залишених без допомоги судновласників, — 199 громадян України, що склало приблизно 10% від загальної кількості постраждалих у світі [85]. Ситуація стрімко погіршується. За даними Міжнародної федерації транспортників (ITF), кількість залишених моряків у світі зросла на 87% у 2024 році порівняно з попереднім, і ця негативна тенденція зберігається [85].

Оскільки більшість українських моряків працюють на судах під FOC, які не здійснюють належного контролю і не мають бажання захищати іноземний екіпаж у разі виникнення проблем (наприклад, не виплата зарплати, нестача провізії), дипломатичний захист з боку держави прапора стає єдиним механізмом відновлення справедливості.

Актуальна потреба України полягає у: формалізації на міжнародному рівні права держави прапора на захист її іноземного екіпажу та посиленні співпраці українських дипломатичних установ з Міжнародною федерацією транспортників (ITF), яка активно повертає не виплачені мільйони доларів морякам, які працюють під FOC.

Таким чином, величезна кількість українських моряків на світовому ринку перетворює питання дипломатичного захисту іноземців державою прапора з теоретичного винятку на критичну соціально-економічну необхідність для України.

3.3. Перспективи вдосконалення правового регулювання та ефективності реалізації юрисдикції держави прапора

Реалізація юрисдикції держави прапора є наріжним каменем міжнародного морського права, але вона стикається з серйозними викликами, головним чином, через феномен "зручних прапорів" (FOC). Незважаючи на існування юридичних норм, вимога "реального зв'язку" та механізмів співробітництва через контроль держави порту, індивідуальна економічна раціональність гравців морського ринку постійно призводить до колективно субоптимального результату: низьких стандартів, соціальних проблем та деградації морського середовища.

Перспективи вдосконалення правового регулювання та підвищення ефективності юрисдикції держави прапора лежать у трьох взаємопов'язаних площинах: юридичне зміцнення, економічне стимулювання та міжнародна координація.

Ключовим напрямком є перехід від формального визнання юрисдикції до її змістовної реалізації. Міжнародна спільнота, зокрема через Міжнародну морську організацію (ІМО), повинна розробити чіткі та вимірювані критерії для оцінки виконання державою прапора її обов'язків згідно зі Статтею 94 Конвенції 1982 року. Це має включати мінімальні вимоги до наявності національного інспекційного апарату, ефективності моніторингу суден та прозорості реєстраційних процесів. Чіткий *genuine link* має стати умовою міжнародного визнання прапора.

Судова практика (наприклад, принцип "проникнення крізь прапор" у колізійному праві) та прецеденти Міжнародного трибуналу з морського права мають бути систематизовані. Потрібна чітка міжнародна методологія для

зважування інтересів держав (прапора, порту, національної держави моряка), щоб судові органи могли надійніше ігнорувати фіктивні прапори на користь держави з найбільш тісним зв'язком.

Необхідно уточнити обсяг дипломатичного захисту іноземних моряків державою прапора. Формалізація принципу "цілісності судна" (unit) у міжнародному звичаєвому праві, підтвердженого МТМП, забезпечить, що держава прапора матиме юридичні підстави захищати увесь екіпаж, навіть якщо національна держава моряка залишається пасивною.

Оскільки корінь проблеми FOC лежить у фінансовій вигоді, правове регулювання має бути доповнене економічними інструментами, щоб змінити логіку Рівноваги Неша з (Обман, Обман) на (Співпраця, Співпраця). Впровадження механізмів, де судна під прапорами, що демонструють низький профіль ризику PSC (наприклад, у Paris MoU), отримують знижки на страхові премії P&I та/або преміальні ставки фрахту від репутаційно чутливих вантажовідправників. Це перетворить високі стандарти безпеки та екології з тягара на конкурентну перевагу та джерело прибутку.

Подальше посилення ефективності PSC через кращу технологічну інтеграцію (обмін даними, використання дронів/дистанційного моніторингу) та розширення мандату PSC для більш детальної перевірки фінансових та трудових умов на борту (дотримання MLC 2006). Економічна вартість затримання (detention) має бути більшою, ніж економія від використання зручного прапора.

Посилення міжнародних конвенцій щодо відповідальності фактичного власника судна (а не лише компанії-оператора) за серйозні правопорушення, особливо пов'язані з розливами та залишенням екіпажів.

Ефективність юрисдикції прапора вимагає уніфікації дій міжнародних організацій та держав. Поглиблення співпраці між 10 регіональними Меморандумами PSC для уникнення "перебігання" недобросовісних суден між зонами контролю. Єдина глобальна база даних, подібна до THETIS, має стати стандартом.

Забезпечення прямого та примусового механізму, за якого звіти про недотримання трудових стандартів (МОП) автоматично призводять до підвищення Профілю Ризику Судна (SRP) у системах PSC (IMO). Створення міжнародних коаліцій (подібно до ITF, але на державному рівні) для публічного моніторингу та тиску на держави ФOC, які систематично нехтують обов'язками Статті 94.

У підсумку, майбутнє реалізації юрисдикції держави прапора полягає в його поверненні до первісного юридичного та етичного змісту. Це вимагає інтегрованого підходу, де правові механізми (чіткий *genuine link*) посилюються економічними стимулами та жорстким, але справедливим міжнародним правозастосуванням (PSC).

ВИСНОВКИ

1. Юрисдикція держави прапора є фундаментальним та історично обумовленим принципом міжнародного морського права, що постала як єдино можливий механізм підтримання публічного порядку у відкритому морі, яке не підпадає під суверенітет жодної держави. Юрисдикція, як правоздатність держави встановлювати та виконувати норми, еволюціонувала від символізму прапора (1000 р. до н.е.) та становлення держав після Вестфальського миру (1648), до міжнародної кодифікації, спричиненої доктриною "вільного моря" (Mare Liberum) Гуго Гроція. Кодифікація у Конвенції про відкрите море 1958 р. та UNCLOS 1982 р. закріпила за державою прапора виключне право та одночасно першочерговий обов'язок здійснювати адміністративний, технічний та соціальний контроль. Виключність юрисдикції є необхідною умовою для судноплавства: судна без національності розглядаються як "міжнародні ізгої" (international outlaws), що підтверджено у справі США проти Маріно-Гарсія. Крім того, на основі рішення M/V Norstar встановлено, що держава прапора повинна здійснювати свою юрисдикцію щодо судна, всього, що на ньому, та кожної особи, пов'язаної з його діяльністю, як єдиної цілісності.

2. Принцип "реального зв'язку", закріплений у Статті 91 UNCLOS 1982 р., є критичним класифікатором суверенного права держав встановлювати власні умови реєстрації. Цей принцип був запозичений зі справи «Ноттебом» (1955 р.), щоб гарантувати, що формальний юридичний акт реєстрації супроводжується матеріальним обов'язком ефективного контролю. Однак, незважаючи на його фундаментальну мету, Конвенція 1982 р. залишила концепцію недостатньо визначеною. Найбільша проблема полягає у вилученні детального переліку елементів "реального зв'язку" зі Статті 5 Конвенції 1958 р. та перенесенні вимоги "ефективного здійснення юрисдикції та контролю" до окремої Статті 94. Це призвело до політичного компромісу, який дозволив державам формально реєструвати судна згідно Статті 91 і

водночас нехтувати обов'язком ефективного контролю, порушуючи Статтю 94. Відсутність міжнародно-обов'язкових матеріальних вимог (щодо національної власності чи екіпажу, через протидію відкритих реєстрів та вимоги ЄС) є коренем зловживання "зручними прапорами", оскільки вона дозволяє бенефіціарним власникам залишатися анонімними та уникати підзвітності. Цей недолік дозволяє державам *de facto* розділяти право надавати прапор від обов'язку здійснювати ефективний контроль. Отже, ефективність юрисдикції в сучасних умовах залежить не стільки від суверенного права, скільки від дієвості вторинних механізмів: імплементації стандартів ІМО/МОП, відповідальності Класифікаційних Товариств та, найголовніше, колективного контролю через контроль держав порту.

3. В основі юрисдикції держави прапору лежить принцип "виключної юрисдикції" у відкритому морі (що простягається і на Виключну Економічну Зону). Це означає, що торговельне судно у міжнародних водах підпорядковується, перш за все, законам своєї держави, а інші держави не мають права втручатися в його рух або діяльність. Ця виключність є гарантією свободи судноплавства – основи світової торгівлі. Сьогодні обсяг "виключної юрисдикції" став предметом гострих міжнародних суперечок. Класичне розуміння обмежувало виключність лише заборonoю на фізичний примус з боку іноземних держав. Проте нещодавні рішення міжнародних трибуналів схиляються до ширшого тлумачення: вони пропонують, що державам, які не є державами прапора, може бути заборонено навіть застосовувати свої закони (прескриптивну юрисдикцію) до законної діяльності іноземних суден у відкритому морі. Це створює напругу між необхідністю вільного судноплавства та потребою у притягненні до відповідальності за злочини, скоєні у міжнародних водах.

У територіальному морі (до 12 морських миль) виключна юрисдикція держави прапору поступається повному суверенітету прибережної держави. Тут судно, хоча й користується правом "мирного проходу", має суворо дотримуватися законів цієї держави. Прибережна держава отримує обмежене,

але важливе право застосовувати кримінальну юрисдикцію у випадках, коли злочин порушує її мир та добрий порядок.

У ВЕЗ (до 200 морських миль) встановлюється режим співіснування. Прибережна держава має виняткові цільові права (наприклад, на рибні ресурси чи екологічний контроль), але ці права не повинні порушувати свободу судноплавства. Юрисдикція держави прапора залишається домінуючою щодо всіх нецільових аспектів судноплавства, що підтверджено міжнародними рішеннями, які забороняють прибережним державам розширювати, наприклад, свої митні закони на цю зону. Єдиним абсолютним винятком із загального режиму є військові кораблі та інші державні судна некомерційного призначення. Вони користуються суверенним імунітетом і повністю виведені з-під юрисдикції будь-якої іншої держави в усіх морських просторах. Навіть якщо такий корабель порушує закони, прибережна держава не має права затримувати його, а може лише вимагати негайно залишити її води.

Юрисдикція держави прапора – це не статичне поняття, а функціональний інструмент, який забезпечує правопорядок у морі. Вона є виключною у відкритому морі, обмеженою суверенітетом прибережних держав поблизу берегів і абсолютною щодо військових кораблів. Сучасне міжнародне право постійно переглядає межі цієї юрисдикції, прагнучи знайти оптимальний баланс між правом держави на ефективний контроль та глобальним інтересом у вільному та безпечному судноплавстві.

4. Феномен "зручних прапорів" є найбільшим викликом для принципу реального зв'язку у міжнародному морському праві. Зручний прапор — це ділова практика, яка забезпечує реєстрацію судна в країні, відмінній від країни його власника, з метою отримання мінімального регулювання, низьких податків та дешевої робочої сили. Це прямо порушує фундаментальний принцип міжнародного права, згідно з яким держава прапора повинна здійснювати ефективну юрисдикцію та контроль над судном (реальний зв'язок). Відділення юридичної національності від фактичного контролю призводить до низьких стандартів безпеки, незадовільних умов праці для

моряків та екологічної безвідповідальності, через що зручний прапор став синонімом "прапору недотримання норм". Для подолання цієї системної проблеми недостатньо лише санкцій. Необхідно змінити структуру економічних стимулів, щоб стратегія співпраці (дотримання високих стандартів) стала фінансово вигіднішою, ніж обман. Це може бути досягнуто шляхом: економічного стимулювання: надання значних знижок на страхові премії для суден із високими стандартами. Посилення ефективності механізмів контролю держави порту, що карає за недотримання, і створення якісних реєстрів, які залучають надійних судновласників.

5. Міжнародне співробітництво відіграє вирішальну роль у забезпеченні ефективної юрисдикції держави прапора. Контроль держави порту (PSC) є найважливішим інструментом примусу. Через регіональні режими (наприклад, Paris MoU) іноземні судна перевіряються в портах на відповідність міжнародним стандартам безпеки, праці та екології. Триваюча збройна агресія Російської Федерації створила серйозні ризики для безпеки та охорони суден і екіпажів у Чорноморському регіоні. Звіт BS MoU за 2024 рік фіксує зростання середньої ставки затримань до 4,71% на тлі зниження кількості інспекцій, що є тривожним сигналом про зростання ризиків та порушень безпеки. Україна зберігає активну участь у BS MoU, закликаючи до посилення контролю за суднами, пов'язаними з агресором, та підтримуючи ініціативи щодо прозорості та боротьби з корупцією у сфері PSC.

Це демонструє прагнення країни зміцнити довіру до своїх портів та інтегруватися в європейські й глобальні механізми морської безпеки, що є критично важливим на тлі рекордного вантажообігу через морські порти у 2024 році.

Україна також є одним із найбільших світових постачальників морських кадрів (за різними оцінками, від 80 до понад 150 тисяч моряків). Велика кількість цих громадян працює на суднах під "зручними прапорами", які часто не мають бажання або ресурсів захищати іноземний екіпаж. Дипломатичний захист, який за загальним правилом надається лише громадянам, є винятковим

механізмом держави прапора для захисту іноземних моряків, що працюють на її суднах. Існує вагома державна та судова практика (зокрема, справа "M/V Saiga № 2" Міжнародного трибуналу з морського права), яка підтверджує існування норми міжнародного звичаєвого права, що дозволяє державі прапора надавати такий захист. Обґрунтуванням є розгляд судна та його екіпажу як єдиної цілісності, пов'язаної з державою прапора. Захист може бути здійснений, якщо шкода екіпажу пов'язана зі шкодою, завданою судну, і впливає на функціонування цієї цілісності. Цей механізм вирішує надмірні труднощі, які виникли б, якби кожен моряк був змушений шукати захисту від своєї національної держави в умовах мультинаціонального екіпажу.

6. Перспективи вдосконалення правового регулювання та підвищення ефективності юрисдикції держави прапора лежать у трьох взаємопов'язаних площинах: юридичне зміцнення, економічне стимулювання та міжнародна координація. Ключовим напрямком є перехід від формального визнання юрисдикції до її змістовної реалізації. Міжнародна спільнота, зокрема через Міжнародну морську організацію (ІМО), повинна розробити чіткі та вимірювані критерії для оцінки виконання державою прапора її обов'язків згідно зі Статтею 94 Конвенції 1982 року, щоб чіткий *genuine link* став умовою міжнародного визнання прапора. Для забезпечення правової передбачуваності та протидії фіктивним прапорам, судова практика, зокрема принцип "проникнення крізь прапор" у колізійному праві, має бути систематизована шляхом розробки чіткої міжнародної методології для зважування інтересів держав. Додатково, необхідно уточнити обсяг дипломатичного захисту іноземних моряків державою прапора, формалізуючи принцип "цілісності судна" (*unit*), підтверджений Міжнародним трибуналом з морського права. Оскільки корінь проблеми зручних прапорів лежить у фінансовій вигоді, правове регулювання має бути доповнене економічними інструментами, це передбачає впровадження механізмів, де судна під прапорами, що демонструють низький профіль ризику (наприклад, у Paris MoU), отримують знижки на страхові премії P&I та/або

преміальні ставки фрахту, перетворюючи високі стандарти на конкурентну перевагу та джерело прибутку. Ефективність юрисдикції прапора вимагає уніфікації дій міжнародних організацій та держав: поглиблення співпраці між 10 регіональними Меморандумами PSC через єдину глобальну базу даних та забезпечення прямого та примусового механізму, за якого звіти про недотримання трудових стандартів (МОП) автоматично призводять до підвищення Профілю Ризику Судна (SRP) у системах PSC (IMO). У підсумку, майбутнє юрисдикції держави прапора полягає в зміцненні правових механізмів економічними стимулами та жорстким, але справедливим міжнародним контролем.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверочкіна Т. В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. Правове життя сучасної України. 2019. С. 467–470.
2. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. Правове життя сучасної України. 2020. С. 127–130.
3. Андрущенко С. В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. Правова держава. 2020. Вип. 40. С. 24–34.
4. Вантажообіг портів України у 2024 році досяг рекордного показника 97,2 млн тонн. Адміністрація морських портів України (ДП «АМПУ»). 2025. URL: <https://www.uspa.gov.ua/news/vantazhoobig-portiv-ukrayiny-u-2024-rochi-dosyag-rekordnogo-pokaznyka-972-mln-tonn> (дата звернення: 11.10.2025).
5. Гриньова О., Данченко Т. Правовий режим морського судна та його екіпажу. Молодий вчений. 2025. № 1(132). С. 142–147.
6. Грушко М. В., Мануїлова К. В., Федорова Т. С. Роль та місце інституту юрисдикції в міжнародному праві. Академічні візії. 2023. Вип. 21. С. 45–52.
7. За кордоном зараз знаходяться до 80 тис. українських моряків. Центр транспортних стратегій. 2023. URL: https://cfts.org.ua/news/2023/06/23/za_kordonom_zaraz_znakhodyatsya_ponad_80_tis_ukranskikh_moryakiv_75459 (дата звернення: 12.11.2025).
8. Затримання суден в українських портах що треба знати. Адвокатське об'єднання «АНК». 2025. URL: <https://www.atfl.org.ua/ua/news/zatrymannya-suden-v-ukrayinskyh-portah-shcho-treba-znaty> (дата звернення: 11.10.2025).

9. Ілляшенко Ю., Лисенко А. Світова колоніальна система: чинники формування та становлення в період раннього Нового часу. Літопис Волині. Всеукраїнський науковий часопис. 2022. Вип. 27. С. 154–158.

10. Інструкція про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України: затв. наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21.10.2003 р. № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text>.

11. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. Верховна Рада України. База даних "Законодавство України". Міжнародні документи. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text> (дата звернення: 20.08.2025).

12. Конвенція про відкрите море: Конвенція від 29.04.1958, Женева. URL: <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html> (дата звернення: 08.10.2025).

13. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text.

14. Конвенція 2006 року про працю у морському судноплавстві: Конвенція від 23.02.2006. URL: <https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006> (дата звернення: 01.09.2025).

15. Кузнєцов С. С. Україна - держава прапора: концепт “реальний зв’язок” у контексті правової (морської) доктрини. Нове українське право. 2021. № 5. С. 51–57.

16. Лісова К. С. Вестфальський мир 1948 р. та його вплив на становлення сучасного міжнародного права. Ірпінський юридичний часопис: науковий журнал. 2025. Вип. 2(19). С. 15–25.

17. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні: Токійський меморандум, Токіо 01.01.1993]. URL: <https://www.tokyo-mou.org/wp/wp-content/uploads/Memorandum-rev23.pdf> (дата звернення: 10.10.2025).

18. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту у Північноатлантичному регіоні: Паризький меморандум про взаєморозуміння, Париж, 26.01.1982]. URL: <https://parismou.org/system/files/2025-06/Paris%20MoU%20including%2046th%20amendment%20.pdf> (дата звернення: 10.10.2025).

19. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні : Меморандум від 07.04.2000. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_441#Text (дата звернення: 11.10.2025).

20. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 01.09.2025).

21. Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74) URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvenciya-pro-ohoronu-lyudskogo-zhittya-na-mori-1974-roku-solas-74> (дата звернення: 01.09.2025).

22. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (дата звернення: 01.09.2025).

23. «Ми не повинні втратити галузь ані у 2024 році, ані взагалі», – Олег Григорюк. ПРМТУ. 2023. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/mi-ne-povinni-vtratiti-galuz-ani-u-2024-roci-ani-vzagali-oleg-grigoruk> (дата звернення: 01.11.2025).

24. Понад 9 тис. суден пройшли українським морським коридором у 2024 році. USM. 2025. URL: <https://usm.media/ponad-9-tis-suden-projshli-ukrayinskim-morskim-koridorom-u-2024-roczy/> (дата звернення: 11.10.2025).

25. Порядок відкриття та закриття морських портів: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/495-2013-п#Text84>.

26. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-п#Text>.

27. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30 грудня 2002 р. № 2605. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5.

28. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>.

29. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>.

30. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. URL: <http://surl.li/knvco>.

31. Самарченко І. Процес та види реєстрації морських суден як один із факторів, які впливають на специфіку морського бізнесу та процесу рекрутингу. Економічний журнал Одеського політехнічного університету. 2021. № 3(17). С. 96–106.

32. СБУ арештувала в Одесі судно "тіньового" флоту РФ / Економічна правда. 2025. URL: <https://epravda.com.ua/power/sbu-zatrimala-v-odesi-sudno-tinovogo-flotu-rf-shcho-vozilo-zerno-z-krimu-815243> (дата звернення: 11.10.2025).

33. Стійкість українських портів: вантажообіг у 2024 році сягнув 97 млн тонн. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. 2025. URL: <https://mindev.gov.ua/news/36333-stiikist-ukrayinskih-portiv-vantazoobig-u-2024-roci-siagnuv-97-mln-tonn> (дата звернення: 11.10.2025).

34. Українська делегація взяла участь у 25-му засіданні Комітету Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні. Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. 2025. URL:

<https://marad.gov.ua/ua/news/ukrayinska-delegaciya-vzyala-uchast-u-25-mu-zasidanni-komitetu-memorandumu-pro-vzayemorozuminnya-shchodo-kontrolyu-derzhavoyu-portu-u-chornomorskomu-regioni> (дата звернення: 11.10.2025).

35. Articles concerning the Law of the Sea with commentaries. Report of the International Law Commission Covering the Work of its Eighth Session. Yearbook of the International Law Commission. 1956. Vol. II. P. 253–301.

36. Yearbook of the International Law Commission. Summary records of the meetings of the fiftieth session. 20 April–12 June 1998. 27 July–14 August 1998. New York : United Nations, 1998. 350 p.

37. The Case of the S. S. ‘Lotus’. Permanent Court of International Justice. Series A, No. 10. 1927.

38. Naim Molvan v. Attorney General for Palestine (The "Asya"). Decision of the Judicial Committee of the Privy Council. 20 April 1948. *United Kingdom: Privy Council (Judicial Committee)*.

39. Reparation for Injuries Suffered in the Service of the United Nations. Advisory Opinion of the International Court of Justice of 11 April 1949.

40. Lauritzen v. Larsen. Decision of the Supreme Court of the United States, 345 U.S. 571. 1953.

41. United States v. Marino-Garcia. Decision of the United States Court of Appeals, 679 F.2d 1332 (11th Cir.). 1982.

42. M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea). Judgment of the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) of 1 July 1999.

43. The M/V ‘Norstar’ Case (Panama v. Italy). Judgment of 10 April 2019, case no. 25. International Tribunal for the Law of the Sea.

44. The ‘Enrica Lexie’ Incident (Italy v. India). Award of 21 May 2020. Permanent Court of Arbitration.

45. Alexander J. M. Evolutionary game theory. *Cambridge : Cambridge University Press*, 2023. 250 p.

46. Barron E. N. Game theory: an introduction. *Hoboken : John Wiley & Sons*, 2024. 400 p.
47. Bateman S. The role of Flag States. In: *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement* ed. by D. R. Rothwell. 1st ed. London : Routledge, 2015. P. 130–150.
48. Bingying D., Bautista L., Zhu L. Navigating uncharted waters: Challenges and regulatory solutions for flag state jurisdiction of Maritime Autonomous Surface Ships under UNCLOS. *Marine Policy*. 2024. Vol. 161. P. 111–117.
49. Cariou P., Wolff F. C. Identifying substandard vessels through port state control inspections: A new methodology for concentrated inspection campaigns. *Marine Policy*. 2025. Vol. 60. P. 27–39.
50. Chen J. H., Zhang S. H., Xu L., Wan Z., Fei Y. J., Zheng T. X. Identification of key factors of ship detention under port state control. *Marine Policy*. 2019. Vol. 102. P. 21–27.
51. Chuah L. F., Mokhtar K., Bakar A. A. Marine environment and maritime safety assessment using port state control database. *Chemosphere*. 2022. Vol. 304. P. 35–45.
52. Chung W. H., Kao S. L., Chang C. M., Yuan C. C. Association rule learning to improve deficiency inspection in port state control. *Maritime Policy & Management*. 2020. Vol. 47, iss. 3. P. 332–351.
53. Cleary M., Jones Corredera E. A printer's view of Hugo Grotius' Mare liberum (1633). *Ideas Across Borders*. 1st ed. Boston : Brill, 2024. P. 34.
54. D. Miller, Rouzbahani D. Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*. 2022. Vol. 135. P. 104501.
55. Doyle A. Islands, rocks and tuna: Pacific nations draw new battle lines against rising seas. 2023. *General Trends in Maritime and Transport Law..* P. 26–30.

56. Drazen J. C., Smith C. R. Midwater ecosystems must be considered when evaluating environmental risks of deep-sea mining. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*. 2023. Vol. 117, iss. 1. P. 55–60.
57. Henrik Ringbom. The Changing Role of Flag, Port and Coastal States under International Law. *General Trends in Maritime and Transport Law*. 2009. P. 15–30.
58. Kristian Lind-Amundsen, Jan Vablum. Shipowners Choice of Vessel Flag. *Oslo : Simonsen Vogtviig Law Firm*, 2018. 15 p.
59. Lampo G. Jurisdiction beyond territorial sovereignty: defining the scope of exclusive flag-state jurisdiction under Art. 92 UNCLOS. *Journal of International Law*. 2021. Vol. 15, iss. 2. P. 195–222.
60. Lou N., Liu G., Luan Y., Jiang H. Risk analysis of ship detention defects based on association rules. *Marine Policy*. 2022. Vol. 142. P. 105–123.
61. Lunstrum E., Havice E. Introducing Jurisdiction. *Annals of the American Association of Geographers*. 2025. Vol. 115, iss. 5. P. 5–28.
62. Masse F. Police power in green: Furthering political ecologies of the state. *Political Geography*. 2022. Vol. 97. P. 102604.
63. Melvin E., Acton L., Campbell L. Unclaiming rights, resources, and ocean spaces: Marine genetic resources and area-based management tools in high seas governance negotiations. *Environment and Planning E: Nature and Space*. 2023. Vol. 6, iss. 3. P. 61–81.
64. Molenaar E. Port state jurisdiction. In: *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. Oxford : Oxford University Press, 2021.
65. Oude Elferinck A. G. *The Genuine Link Concept: Time for a Post Mortem?* Utrecht : Netherlands Institute for the Law of the Sea, 2009.
66. Paasi A. Examining the persistence of bounded spaces: Remarks on regions, territories, and the practices of bordering. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. 2022. Vol. 104, iss. 1. P. 9–26.

67. Papastavridis E. *Flag State Jurisdiction and Transnational Organized Crime at Sea*. Issue Paper Global Maritime Crime Programme. New York : UNODC, 2023. 25 p.
68. Plant, Glen. Safer Ships, Cleaner Seas: Lord Donaldson's Inquiry, the UK Government's Response and International Law. *The International and Comparative Law Quarterly*, vol. 44, no. 4, 1995, pp. 939–48.
69. Qi J., Zhang P. Enforcement failures and remedies: Review on state jurisdiction over ships at sea. *JE Asia & Int'l L.* 2021. Vol. 14. P. 1–18.
70. Tsimplis M. The Effectiveness of Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution under UNCLOS. *Journal of Environmental Law*. 2016. Vol. 28, iss. 2. P. 257–285.
71. Saviolakis P., Pazarzis M. The European Response To Open Ship Registries And Flags Of Convenience Through The Creation Of Offshore And International Ship Registries. *Regional Science Inquiry, Hellenic Association of Regional Scientists*. 2021. Vol. 13, iss. 1. P. 69–81.
72. Schneider L. Decolonizing conservation. Indigenous resurgence and buffalo restoration in the American West. *Environment and Planning E: Nature and Space*. 2023. Vol. 6, iss. 2. P. 801–821.
73. Sheriff A. M., Anantharaman M., Islam R., Nguyen H. O. An in-depth analysis of port state control inspections: A bibliometric analysis and systematic review. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. 2025. Vol. 15, iss. 1. P. 50–70.
74. Valenzuela F. The Evolving Role of the Flag State in International Fisheries Law. *Marine Policy*. 2022. Vol. 136. 48-82.
75. Verhoeven S. *Diplomatic Protection by the Flag State in Favour of the Crew of a Ship*. Leuven : K.U. Leuven, Institute for International Law, 2025. 40 p.
76. Wang G., Chao Y., Cao Y., Jiang T., Han W., Chen Z. A comprehensive review of research works based on evolutionary game theory for sustainable energy development. *Energy reports*. 2022. Vol. 8. P. 114–136.

77. Watts A. *The International Law Commission, 1949–1998. Vol. 1: The Treaties.* Oxford : Oxford University Press, 1999. 450 p.
78. Xiao Y., Wang G., Lin K. C., Qi G. Q., Li K. X. The effectiveness of the new inspection regime for port state control: Application of the Tokyo MoU. *Marine Policy.* 2020. Vol. 115. P. 38–57.
79. Yan R., Wang S. Ship inspection by port state control-review of current research. In: *Smart transportation systems 2019* / ed. by X. Q. Singapore, L. Zhen, R. J. Howlett, L. C. Jain. Berlin : Springer, 2019. P. 233–241.
80. Yan R., Wang S. A., Peng C. S. Ship selection in port state control: Status and perspectives. *Maritime Policy & Management.* 2022. Vol. 49, iss. 4. P. 600–615.
81. Ukraine calls for EU sanctions on Bangladeshi entities for import of 'stolen grain' / *Reuters.* 2025. URL: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/ukraine-calls-eu-sanctions-bangladeshi-entities-import-stolen-grain-2025-06-27> (дата звернення: 11.10.2025).
82. Ukraine confiscates ship for illegally entering Crimea's ports / *Espresso.TV.* 2025. URL: <https://global.espresso.tv/russia-ukraine-war-ukraine-confiscates-ship-for-illegally-entering-crimeas-ports> (дата звернення: 11.10.2025).
83. Ukraine's Black Sea traffic stabilises in 2024 as Danube calls tumble / *Lloyd's List.* 2025. URL: <https://www.lloydslist.com/LL1152575/Ukraine%e2%80%99s-Black-Sea-traffic-stabilises-in-2024-as-Danube-calls-tumble> (дата звернення: 11.10.2025).
84. Ukrainian Court Confiscates Turkish Cargo Ship That Entered Crimea / *The Maritime Executive.* 2025. URL: <https://maritime-executive.com/article/ukrainian-court-confiscates-turkish-cargo-ship-that-entered-crimea> (дата звернення: 11.10.2025).
85. 2024 worst year on record for seafarer abandonment, says ITF. Press Release. 23 Jan 2025. <https://www.itfglobal.org/en/news/2024-worst-year-record-seafarer-abandonment-says-itf> (дата звернення 11.10.2025).

86. Port State Control in the Black sea region. Annual Report 2024. Istanbul : Black sea port state control secretariat. 2025. 48 p. URL: <https://bsmou.org/downloads/annual-reports/BSMOU-AR-2024.pdf> (дата звернення: 11.10.2025).