

*Кузнецов С. С.,
кандидат політичних наук,
директор
Навчального центру фахівців морського транспорту*

УКРАЇНА – ДЕРЖАВА ПРАПОРА: КОНЦЕПТ «РЕАЛЬНИЙ ЗВ'ЯЗОК» У КОНТЕКСТІ ПРАВОВОЇ (МОРСЬКОЇ) ДОКТРИНИ (ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ЩОДО БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА)

Анотація. У статті досліджено концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини задля визначення змісту і обсягу зобов'язань щодо безпеки мореплавства з огляду на їх розуміння як елементу забезпечення існування «реального зв'язку» між Україною як державою прапора і українськими суднами (суднами України). Автор відзначає наявність численних наукових досліджень, у яких аналізуються загальні та спеціальні питання забезпечення безпеки мореплавства. Однак дослідженню питань ролі, місця, змісту та обсягу зобов'язань держави прапора щодо суден прапора у сфері безпеки мореплавства увага майже не приділяється, що ускладнює формування концепту «реальний зв'язок». Зазначене слід розглядати як недостатність правового обґрунтування, тобто недостатність загальнотеоретичних правових підвалин формування та реалізації правової (морської) доктрини для України, зокрема її концептуальних правових положень, що визначає актуальність дослідження. Автор стверджує, що зміст і обсяг поняття «реальний зв'язок» UNCLOS 82 не надає, але з її тексту випливає його розуміння як об'єднувального, тобто такого, що містить певні складові частини. Зазначене дало автору можливість виокремити і дослідити зобов'язання держави прапора щодо безпеки мореплавства саме як складові частини «реального зв'язку». Дослідження положень міжнародних угод, зокрема положень UNCLOS 82, які стосуються змісту і обсягу зобов'язань держави прапора щодо безпеки мореплавства, дало змогу автору зробити такі висновки та пропозиції. По-перше, держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати необхідних заходів («ефективно» здійснювати свою «юрисдикцію і контроль» в адміністративних, технічних і соціальних питаннях; дотримуватися «загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики й робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання; розслідувати і, коли це доречно, вжити будь-яких заходів, зокрема заходів, необхідних для виправлення становища, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора не здійснюються (у разі отримання повідомлення про такі факти); повідомляти інші держави прапора про факти, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора ними не здійснюються, якщо є явні підстави це вважати. По-друге, держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати заходів для забезпечення безпеки у морі, зокрема щодо конструкції, обладнання і придатності суден до плавання; комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден; користування сигналами, підтримання зв'язку й попередження зіткнень. По-третє, слід вживати заходів стосовно зобов'язання капітана будь-якого судна прапора щодо надання допомоги

будь-якій знайденій у морі особі, якій загрожує загибель; прямування зі всією можливою швидкістю на допомогу потерпаючим лихом на морі; надання після зіткнення допомоги іншому судну, його екіпажу і його пасажирам і, коли це можливо, повідомлення цьому судну назви свого судна, порту його реєстрації і найближчого порту, в який воно зайде.

Ключові слова: держава прапора, судно прапора, реальний зв'язок, безпека мореплавства, зобов'язання щодо безпеки мореплавства.

Постановка проблеми. 28 грудня 2018 року набула чинності Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року» від 18 грудня 2018 року № 1108 [1]. Цією Постановою було затверджено другу – чинну на цей час (1 серпня 2021 року) редакцію Морської доктрини України на період до 2035 року (далі – Мордок 2018). Правовою підставою формування і затвердження Мордок 2018 став Указ Президента України від 12 жовтня 2018 року № 320/2018 [2], яким було введено у дію Рішення Ради Національної безпеки і оборони України (далі – РНБО) «Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, і Чорному та Азовському морях і Керченській протоці» від 12 жовтня 2018 року [3]. Мордок 2018 «визначає стратегію та основні напрями подальшого розвитку», а її реалізація має забезпечити розвиток України як морської держави (Мордок 2018 «Загальні питання»). Отже, виходячи з «місця і ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин», Україна «повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства», при цьому, «імплементация міжнародно-правових норм вимагає чітко структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства» (Мордок 2018 «Сучасний стан сфери морської діяльності»). Отже, до пріоритетних національних інтересів на морі належить «забезпечення безпеки», зокрема шляхом «підтримки свободи відкритого моря», «охорони людського життя на морі і рятування людей, майна і суден» (Мордок 2018 «Національні інтереси на морі») з огляду на необхідність «проведення морської діяльності з дотриманням законодавства України та її міжнародних договорів», оскільки пріоритети «забезпечення безпеки мореплавства» і «охорони людського життя на морі» визначаються як одні з «основних принципів» реалізації державної морської політики (Мордок 2018 «Мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики»).

Вищенаведене дає підстави стверджувати, що забезпечення якості, отже, ефективності Мордок 2018 буде значною мірою залежати від наукового обґрунтування визначення стратегії та основних напрямів розвитку України як держави прапора, що слід розглядати як наукове завдання, а також слугує обґрунтуванням актуальності дослідження саме концепту «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини для України [4, с. 279]. Отже, об'єктом дослідження визначено формування загальнотеоретичних основ правової (морської) доктрини для України, а предметом дослідження – концепт «реальний зв'язок» у сенсі визначення змісту і обсягу зобов'язань щодо безпеки мореплавства з огляду на їх розуміння як елементу забезпечення існування «реального зв'язку» між Україною як державою прапора і українськими суднами (суднами України) у контексті правової (морської) доктрини.

Мета дослідження. Метою статті є дослідження концепту «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини для визначення змісту і обсягу зобов'язань щодо безпеки мореплавства з огляду на їх розуміння як елементу забезпечення існування «реального зв'язку» між Україною як державою прапора і українськими суднами (суднами України). Для досягнення мети дослідження проаналізовано наукові здобутки українських та іноземних учених, які становлять його емпіричну базу. Це, зокрема, наукові праці таких учених, як І. Барінова, Т. Аверочкина, О. Балобанов, К. Бекашев, Є. Додін, Д. Іванов, І. Зенкін, С. Ківалов, В. Кісельов, Т. Ковальова, А. Колодкін, Т. Короткий, С. Кузнецов, Л. Пашковська, В. Сергійчик, В. Сідорченко, О. Скворцов (у сфері міжнародного морського права), Ch. Hill, F.N. Hopkins, L.A. Kozur, В. Бойович, Р. Вей, О. Боровик, С. Горчаков, Л. Позолотін, В. Прус, В. Торський (у сфері міжнародно-правового регулювання безпеки мореплавства), В. Лебедев, І. Мельніков, О. Ніщевич, О. Супруненко (у сфері безпеки морської діяльності).

16 листопада 1994 року набула чинності Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (далі – UNCLOS 82) [5]. Із приєднанням до UNCLOS 82 [6] Україна набула певних прав, обов'язків і відповідальності у сфері освоєння морського середовища, зокрема правовий статус «держава-учасниця» [7], який позначає державу, що погодилась на обов'язковість для неї положень UNCLOS 82 і для якої вона є чинною (п. 1 ч. 2 ст. 1 «Вживання термінів і сфера застосування» (“Use of terms and scope”)), отже, погодилась добровільно виконувати взяті на себе зобов'язання і здійснювати «права і юрисдикцію та користуватися свободами» (“the rights, jurisdiction and freedoms”), зокрема таким чином, щоб не допускати зловживань правами (ст. 300 «Добровільність і незловживання правами» (“Good faith and abuse of right”).

Нагадаємо насамперед терміни та визначення понять, які ми будемо використовувати далі. Зокрема, держава прапора – це держава, яка реалізує своє «право судноплавства» або «держава, під прапором якої плаває та має право плавати певне судно»; судно прапора – це певне судно, що здійснює плавання та має право плавати під прапором певної держави – держави прапора; право судноплавства – право кожної держави на те, щоб «судна під її прапором плавали у відкритому морі» (ст. 90 «Право судноплавства» (“Right of navigation”). Міжнародно-правового закріплення положення, що стосуються права держав на надання національності, права плавання під державним прапором і реєстрації суден, а також положення щодо

«реального зв'язку» між державою і судном прапора дістали у 1958 році у ст. ст. 4 і 5 Конвенції про відкрите море 1958 року (далі – KBM 1958) [8]. Зауважимо, що, відповідно до ч. 1 ст. 311 «Відношення до інших конвенцій та міжнародних угод» (“Relation to other conventions and international agreements”), UNCLOS 82 «має переважну силу у відносинах між державами-учасницями над Женевськими конвенціями з морського права від 29 квітня 1958 року» [9]. Правовий зв'язок «дозвіл – зобов'язання» між державою, що реалізувала «право судноплавства» – державою прапора, та судном, яке має зобов'язання, що випливають із отримання «права плавання під прапором – національності» – судном прапора, визначається UNCLOS 82 як «реальний зв'язок» (ч. 1 ст. 91 «Національність суден»). Зазначимо, що визначення, зміст і обсяг поняття «реальний зв'язок» UNCLOS 82 не надає, але з її тексту випливає розуміння цього поняття як об'єднувального, тобто такого, що містить певні складові частини, звідки випливає можливість дослідити кожен складову частину цього поняття окремо. Отже, для досягнення цілей дослідження можна виокремити у концепції «реальний зв'язок» вивчення зобов'язань України щодо безпеки мореплавства з огляду на їх розуміння як елементів забезпечення існування «реального зв'язку» між Україною і українськими суднами (суднами України) у контексті правової (морської) доктрини для України як держави прапора.

Дослідження положень міжнародних угод, зокрема положень UNCLOS 82, які стосуються змісту і обсягу зобов'язань держави прапора щодо безпеки мореплавства, дає змогу стверджувати таке.

По-перше, держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вирішувати такі завдання.

1) Вживати необхідних заходів («ефективно» здійснювати свою «юрисдикцію і контроль» в адміністративних, технічних і соціальних питаннях (ч. 1 ст. 94 «Зобов'язання держави прапора» (“Duties of the flag State”). Згадаємо, що одним з останніх досліджень, присвячених визначенню поняття «юрисдикція» і його змісту, було монографічне дослідження Т. Аверочкиної, яка ґрунтовно досліджувала питання загальноприйнятого визначення поняття «юрисдикція» та дійшла висновку про те, що «категорія «юрисдикція» є багатомірною і, будучи використаною різними галузями права та законодавства, з певними відмінностями позначає здійснення уповноваженими органами держави всього комплексу своїх владних повноважень на певній території та у визначеній сфері суспільних відносин. Це передбачає встановлення правил поведінки на певній території, оцінювання державними органами стану дотримання цих правил поведінки суб'єктами правовідносин з точки зору національного правопорядку й міжнародно узгоджених норм, які є обов'язковими для цієї держави, застосування правової санкції у разі негативного результату такого оцінювання, а також вжиття інших примусових заходів впливу, що є припустимими відповідно до національного законодавства, здійснення сервісних процедур у сферах управління державних та уповноважених ними органів на зазначеній території та в акваторіях» [10, с. 36–37]. Наведемо також визначення поняття «юрисдикція держави прапора». Це «сукупність повноважень», відповідно до яких держава прапора вирішує правові спори та справи про правопорушення, тобто «оцінює дії особи або іншого суб'єкта права на борту судна з точки зору їх правомірності та застосовує до правопорушників юридичні санкції» [11, с. 249];

«сукупність правомочностей судових та адміністративних органів держави» вирішувати правові питання, що пов'язані з діяльністю морських суден [12, с. 421–422]. Отже, термін «юрисдикція» у цьому контексті «має тлумачитися у найбільш широкому змісті цього слова як суверенна влада» держави прапора («при цьому мається на увазі, звісно, юрисдикція у широкому змісті, тобто не лише судова юрисдикція, але й влада «держави прапора»») [13, с. 76].

В. Сергійчик досліджувала міжнародно-правові засади технічного нагляду державі прапора [14], а питанню адміністративно-правових засад здійснення контролю технічного стану морських суден було присвячено її дисертаційне дослідження [15].

2) Дотримуватися «загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики» (“generally accepted international regulations, procedures and practices”) й робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання (ч. 5 ст. 94). Щодо цього В. Кісельов зазначає, що «концепція «міжнародних норм та стандартів» є однією з примітних новел, яку було внесено до міжнародного морського права UNCLOS 82. На його думку, ця Конвенція, вирішуючи принципові питання, які стосуються режиму морських просторів і діяльності держав у Світовому океані, «не могла включити численні норми» чинного міжнародного права, що стосуються, зокрема, безпеки судноплавства; UNCLOS 82 «лише відсилає» до таких норм, які мають «головним чином технічний зміст». До того ж термінологія, що використовується, «є далекою від одноманітності». Так, терміни «норми», «стандарт», «правила», «практика і процедури» використовуються у комбінаціях із визначенням їх як «загальноприйнятих» (головним чином, коли це стосується судноплавства), «застосовних», «узгоджених у міжнародному порядку», «глобальних», «регіональних», «міжнародних норм і стандартів», «міжнародних правил, практик і процедур». Така «багатоманітність термінології» припускає, очевидно, можливість для припущення, що зміст навіть подібних визначень «може не співпадати», що викликає необхідність окремого дослідження [16, с. 12]. Юридично-технічні норми у міжнародно-правових актах з безпеки судноплавства досліджував Д. Іванов [17]. І. Зенкін наголошує на тому, що тільки ті правила («запропоновані щодо морських просторів за межами територіальних вод») є обов'язковими для виконання, на основі яких склалися міжнародні звичаї або які отримали відображення у міжнародній угоді [18, с. 6].

Щодо терміна «стандарт», то його зазвичай використовують у таких двох значеннях: як конкретне правило, яке було розроблено «компетентною організацією»; як «позначення самого адміністративно-регламентаційного акта». Так, наприклад, Міжнародна морська організація (далі – ІМО (“International Maritime Organization”)) [19] – «спеціалізована установа в галузі судноплавства і впливу судноплавства на морське середовище». ООН (ст. 59 ч. XV «Зв'язок з Організацією Об'єднаних Націй і іншими організаціями») є «компетентною організацією», тобто має компетенцію у сфері забезпечення безпеки мореплавства і охорони людського життя на морі (ст. 2 ч. II «Функції»), а стандарти ІМО – «це односторонні акти цієї організації, результат її волевиявлення» [20, с. 86, 87] (щодо правової природи та імплементації міжнародно-правових стандартів підготовки і дипломування моряків див. джерело [21], а щодо правової природи актів Міжнародної організації морського супутникового зв'язку див. джерело [22]).

1 листопада 1974 року у Лондоні було прийнято чергову редакцію Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (МК СОЛАС 74) (далі – МК СОЛАС) [23], яка набула чинності 25 травня 1980 року. Загальновизнано, що СОЛАС 74 є найважливішою («основною міжнародною угодою» [24, с. 31]) міжнародною угодою, яка стосується безпеки торговельних суден та визначає мінімальні стандарти щодо їх конструкції, обладнання і експлуатації [25; 26]. В МК СОЛАС зазначено, що саме держави прапора є відповідальними за забезпечення того, щоб на їх суднах прапора зазначені стандарти виконувалися, були наявні певні сертифікати, які би підтверджували їх виконання. Власне, це відносять до функцій морських адміністрацій держави прапора [27; 28, с. 31].

3) Розслідувати і, коли це доречно, вжити будь-яких заходів, зокрема заходів, необхідних для виправлення становища, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора не здійснюються (у разі отримання повідомлення про такі факти) [29].

4) Повідомляти інші держави прапора про факти, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора ними не здійснюються, якщо є явні підстави так вважати (ч. 6, ст. 94).

По-друге, держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати заходів для забезпечення безпеки у морі, зокрема щодо таких аспектів.

1) Конструкції, обладнання і придатності суден до плавання [30] (пп. а ч. 3 ст. 94). Зокрема, кожне судно прапора перед реєстрацією [31], а надалі через відповідні проміжки часу інспектувалося кваліфікованим судовим інспектором [32] і мало на борту такі карти, «мореплавні видання» (“nautical publications”) і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання (пп. а ч. 4 ст. 94).

2) Комплектування [33], умов праці [34] і навчання екіпажів суден [35] з урахуванням застосовних «міжнародних документів» (“international instruments”) [36] (пп. б ч. 3 ст. 94), зокрема кожне судно прапора має очолюватися капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, в тому числі у галузі судноводіння, навігації, зв'язку [37] і судових машин та обладнання, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю має відповідати типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна (пп. б ч. 4 ст. 94).

3) Користування сигналами [38], підтримання зв'язку й попередження зіткнень (пп. с ч. 3 ст. 94), зокрема треба, щоб на кожному судні прапора капітан, офіцери і необхідною мірою екіпаж [39] були повністю ознайомлені із застосовними міжнародними правилами з питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення [40] та підтримання зв'язку по радіо [41], а також були зобов'язані дотримуватися таких правил (пп. с ч. 4 ст. 94).

4) Зобов'язання капітана будь-якого судна прапора тією мірою, якою він може це виконати, не наражаючи на серйозну небезпеку судно, екіпаж чи пасажирів (ч. 1 ст. 98 «Обов'язок надання допомоги» (“Duty to render assistance”), по-перше, надати допомогу будь-якій знайденій у морі особі, якій загрожує загибель (пп. а ч. 1 ст. 98); по-друге, прямувати зі всією можливою швидкістю на допомогу потерпаючим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, оскільки на таку дію з його боку можна розумно розраховувати (пп. б ч. 1 ст. 98). Рятування людей є «субінститутом рятування на морі». У публічно-правовому сенсі зобов'язання надання допомоги людині, яка

її потребує, і її рятування, якщо їй загрожує загибель, – «це природний прояв гуманності». При цьому «основним суб'єктом обов'язку» щодо рятування людського життя є капітан судна [42, с. 9]. Наведені положення співпадають («практично без змін») з положеннями ст. 12 КВМ 1958 і «є фактично коротким викладом наявних уже упродовж десятиліть положень інших конвенцій, у яких вони конкретизуються» [43, с. 5]. Так, перше положення конкретизується у ст. 11 і ст. 12 Конвенції для об'єднання деяких правил стосовно надання допомоги і рятування на морі 1910 року (далі – Рятування 1910) [44] та у ст. 10 Міжнародної конвенції про рятування 1989 року (далі – Рятування 1989) [45], а друге положення конкретизується Правилем 10 «Повідомлення про лихо. Обов'язки та порядок дій» (“Distress messages – obligations and procedures”) Глави V «Безпека мореплавства» (“Safety of navigation”) Додатків до СОЛАС 74 (“Annexes to the 1974 SOLAS Convention and the 1988 protocol thereto”).

5) Зобов'язання капітана будь-якого судна прапора після зіткнення надати допомогу іншому судну, його екіпажу, його пасажиром і, коли це можливо, повідомити цьому судну назву свого судна, порт його реєстрації і найближчий порт, у який воно зайде (пп. с ч. 1 ст. 98). Це положення конкретизується у ст. 8 Конвенції Рятування 1910 року, але ця конкретизація, «однако, весьма незначительна» [43, с. 5–6]. Слід додатково зазначити, що визначенню, змісту та обсягу правового статусу капітана морського торговельного судна були присвячені численні як дослідження загального характеру [46–50], так і дослідження окремих сфер його діяльності [51; 52].

Висновки і пропозиції. Вищезазначене дає підстави зробити такі висновки і пропозиції.

1) UNCLOS 82 не визначає зміст і обсяг поняття «реальний зв'язок», але з її тексту впливає його розуміння як об'єднувального, тобто такого, що містить певні складники. Зазначене дало автору можливість виокремити і дослідити зобов'язання держави прапора щодо безпеки мореплавства саме як складника «реального зв'язку».

2) Дослідження положень міжнародних угод, зокрема положень UNCLOS 82, які стосуються змісту і обсягу зобов'язань держави прапора щодо безпеки мореплавства, дало змогу автору дійти таких висновків:

– держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати необхідних заходів («ефективно» здійснювати свою «юрисдикцію і контроль» в адміністративних, технічних і соціальних питаннях; дотримуватися «загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики й робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання; розслідувати і, коли це доречно, вжити будь-яких заходів, зокрема заходів, необхідних для виправлення становища, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора не здійснюються (у разі отримання повідомлення про такі факти); повідомляти інші держави прапора про факти, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора ними не здійснюються, якщо є явні підстави так вважати);

– держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати заходів для забезпечення безпеки у морі, зокрема щодо конструкції, обладнання і придатності суден до плавання; комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден; користування сигналами, підтримання зв'язку й попередження зіткнень;

– держава прапора має зобов'язувати капітана будь-якого судна прапора стосовно надання допомоги будь-якій знайденій у морі особі, якій загрожує загибель; прямування зі всією можливою швидкістю на допомогу потерпаючим лихом на морі; надання після зіткнення допомоги іншому судну, його екіпажу, його пасажиром і, коли це можливо, повідомлення цьому судну назви свого судна, порту його реєстрації і найближчого порту, у який воно зайде.

3) Вищезазначене дало автору підстави визначити необхідність, отже, пропонувати розуміння зобов'язань щодо безпеки мореплавства як елементу забезпечення існування «реального зв'язку» між Україною як державою прапора і українськими суднами (суднами України) у процесі формування правової (морської) доктрини для України.

Література:

1. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1108. URL: <https://cutt.ly/ZERmBZD>.
2. Про Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 12 жовтня 2018 року «Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, у Чорному та Азовському морях і Керченській протоці» : Указ Президента України від 12 жовтня 2018 року № 320/2018. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3202018-25174>.
3. Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, у Чорному та Азовському морях і Керченській протоці : Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 12 жовтня 2018 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0011525-18#Text>.
4. Философский энциклопедический словарь / С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев и др. 2-е изд. Москва : Советская энциклопедия, 1989. 815 с.
5. Конвенція ООН з морського права, 1982. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (офіційний текст англ. мовою див. <https://cutt.ly/FERm1YU>).
6. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року : Закон України від 3 червня 1999 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>) і набула чинності для України 26 липня 1999 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_c87#Text.
7. Морське право. Джерела : у 3 ч. Ч. I. Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права» / С. Ківалов, Є. Додін, С. Кузнецов, Т. Аверочкіна, Д. Нікіша. Одеса : Фенікс, 2012. 570 с.
8. Конвенция об открытом море, 1958. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text.
9. Текст конвенцій див., наприклад, видання: Додін Е., Кузнецов С. Женевские конвенции по морскому праву. Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавание). 1998. № 5/II. 25 с.
10. Аверочкіна Т. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2018. 466 с.
11. Словарь международных морского права / отв. ред. Ю. Барсегов. Москва : Международные отношения, 1985. 256 с.
12. Бацанов С., Ефимов Г., Кузнецов В. и др. Словарь международного права / 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Международные отношения, 1986. 432 с.
13. Колодкин А. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва : Международные отношения, 1973. 232 с.

14. Сергейчик В. Международно-правовые основы технического надзора государства флага: "UNCLOS 82". *Визначальні тенденції генези державності і права* : збірник наукових праць за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Треті Прибузькі юридичні читання» (м. Миколаїв, 23–24 листопада 2007 року). Миколаїв : Іліон, 2007. С. 623–615.
15. Сергійчик В. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2010. 19 с.
16. Киселев В. «Общепринятое» международные нормы и стандарты в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. *Морское право и международное сотрудничество* : сборник научных трудов / под ред. А. Колодкина. Москва : В/О «Мортехинформреклама», 1990. С. 12–19.
17. Иванов Д. Юридико-технические нормы у міжнародно-правових актах з безпеки судноплавства. *Суспільство. Держава. Право*. 2004. Вип. 4. С. 47–50.
18. Зенкин И. Правовое регулирование предупреждения столкновений судов. Москва : В/О «Мортехинформреклама», 1988. 44 с.
19. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text. Зміни в текст не внесені ; додатково див.: Резолюцію А.724 (17) Міжнародної морської організації «Поправки до Конвенції про Міжнародну морську організацію» від 7 листопада 1991 року (легалізація Комітету зі спрощення формальностей). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_044#Text та Резолюцію А.735 (18) Міжнародної морської організації «Поправки до Конвенції про Міжнародну морську організацію» від 4 листопада 1993 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_003#Text.
20. Ковалева Т. Юридическая квалификация стандартов Международной морской организации. *Актуальные вопросы морского права*: сб. науч. тр. М. : Транспорт, 1990. С. 86-96.
21. Аверочкина Т. Правова природа стандартів підготовки та дипломування моряків. *Південноукраїнський правовий часопис*. 2006. № 1. С. 137–139; Аверочкина Т. Норми-стандарти підготовки та дипломування моряків: місце у системі правових норм та правова природа. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2006. № 7 (57). С. 111–115; Аверочкина Т. Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2006. 20 с.
22. Иванов Д. Правова природа установчих актів Міжнародної організації морського супутникового зв'язку: поняття та особливості. *Актуальні проблеми держави та права* : збірник наукових праць. Вип. 22. Одеса : Юридична література, 2004. С. 521–525.
23. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (with annex and final act of the International Conference on the Safety of Life at Sea, 1974). *Treaties and international agreements*. 1980. No 18961. P. 278–453. URL: <https://cutt.ly/EERQqpw>.
24. Прус В., Боевич В., Короткий Т. Международно-правовые аспекты безопасности мореплавания. Одесса : Латстар, 2001. 132 с.
25. Бекашев К., Сидорченко В. Безопасность на море: нормативно-правовые аспекты строительства и использования судовой техники : справочник. Ленинград : Судостроение, 1988. 240 с.
26. Торский В., Боровик А. Системы управления качеством в судоходстве. Одесса : Порты Украины, 1998. 96 с.
27. Позолотин Л., Торский В., Короткий Т. Резолюции по функциям морских администраций государства флага. *Сборник резолюций Международной морской организации по администрированию безопасности судоходства* : справочное пособие. Одесса : Феникс, 2011. С. 23–273.
28. Балобанов О. Організаційно-правове регулювання безпеки мореплавства та проблеми Українського морського законодавства. Міжнародний та Європейський досвід. Одеса : ОНМУ, 2002. 182 с.
29. Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (резолюция MSC.255(84) ИМО) = Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (IMO resolution MSC.255 (84). Санкт-Петербург : ЗАО «ЦНИИМФ», 2008. 64 с.
30. Пашковська Л. Поставка на судна візуальних засобів. *Митна справа*. 2005. № 5. С. 72–77; Пашковська Л. Поставка судових запасів як комплексний інститут права. *Митна справа*. 2006. № 2. С. 23–25.
31. Сергійчик В. Правові підстави та процедури технічного огляду суден у випадках проведення їх реєстрації у Державному судовому реєстрі України або Судовій книзі України. *Митна справа*. 2009. № 3. С. 55–57; Сергійчик В. Технічний огляд суден у випадках проведення їх реєстрації: організаційно-правові засади. *Правове життя сучасної України* : тези доповідей Міжнародної наукової конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу (Одеса, 5–6 червня 2009 року). Одеса : Фенікс, 2009. С. 304–305.
32. Сергейчик В. Международно-правовая унификация процедур инспекторских проверок морских судов. *Молодежь и наука: реальность и будущее* : сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Невинномысск, 3 марта 2009 года). Невинномысск : НИЭУП, 2009. С. 341–343.
33. Principles of Minimum Safe Manning: Resolution A.1047(27). Adopted on 30 November 2011 (Agenda item 9). URL: <https://cutt.ly/rERQtYC>.
34. Maritime Labour Convention, 2006, as amended (Consolidated text established by the International Labour Office, including the Amendments of 2014, 2016 and 2018 to the Code of the Convention). Geneva : ILO Office, 2020. 114 p.
35. Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (МК ПДНВ 1978) с поправками (консолидированный текст) = International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978), as amended (consolidated text). Санкт-Петербург : АО «ЦНИИМФ», 2016. 824 с.
36. Kozuyr L. International and national standards of training of the Ukrainian seamen. *Особливості підготовки судових офіцерів для роботи на судах під іноземним прапором і в багатонаціональних екіпажах* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 27–28 жовтня 2005 року). Одеса : Астропринт, 2005. С. 104–107.
37. Иванов Д. Правове регулювання використання системи глобального мобільного (рухомого) супутникового зв'язку на морських судах. *Митна справа*. 2005. № 2. С. 99–105.
38. International Code of Signals (As adopted by the Fourth Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in 1965). For Visual, Sound, and Radio Communications (United States Edition, 1969 (Revised 2020)). Pub. 102. Springfield, Virginia : National Geospatial-Intelligence Agency, 2020. 158 p.
39. Аверочкина Т. Міжнародно-правові засади підготовки та дипломування рядового складу морських торговельних суден. *Актуальні проблеми політики*. 2006. Вип. 28. С. 304–309.
40. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі, 1972. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text.
41. Иванов Д. Історія правового регулювання використання радіозв'язку для пошуку та рятування на морі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2005. Вип. 26. С. 246–254.
42. Супруненко А., Ницевич А., Мельников И., Лебедев В. Рятування на морі. Одеса : Фенікс, 2009. 136 с.

43. Зенкин И. Международно-правовое регулирование спасания человеческой жизни на море. *Морское право и международное научно-техническое сотрудничество* : сборник научных трудов / под ред. А. Колодкина. Москва : В/О «Мортехинформреклама», 1991. С. 3–16.
44. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, 1910). Из змінами на доп., що внесені Протоколом 1967 року (27 травня 1967 року). *Рятування на морі* / А. Супруненко, А. Ницевич, И. Мельников, В. Лебедев. Одеса : Фенікс, 2009. С. 41–45. Щодо Протоколу 1967 року до Конвенції див., наприклад: Varinova I. Topical problems of salvage at sea. *Soviet yearbook of maritime law*. Moscow : V/O “Mortekhinformreclama”, 1984. P. 71–83.
45. Міжнародна конвенція про рятування, 1989. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text.
46. Hill C. *Maritime Law. Lloyd’s List Practical Guides*. Fourth ed. Bodmin, Cornwall : Hartnolls Ltd, 1995. 560 p.
47. Hopkins F.N. *Business and Law for the Shipmasters* / revised by G.G. Watkins. Glasgow : Brown, Son & Ferguson, Ltd, 1998. 900 p.
48. Сидорченко В., Скворцов А. Капитан морского судна. Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2001. 307 с.
49. Позолотин Л., Горчаков С. О статусе капитана судна. *Безопасное мореплавание*. 2005. № 4 (октябрь). С. 4–5.
50. Вэй Р. Обеспечение безопасности на море путем нормативного урегулирования прав и обязанностей капитана судна. *Митна справа*. 2012. № 5 (83). С. 107–112.
51. Роль капитана при сборе доказательств. Лондон : The Nautical Institute, 1991. 104 с.
52. Кузнецов С. Управленческое решение капитана морского торгового судна по обеспечению безопасности мореплавания (административно-правовая характеристика) : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Одесса : Типография Одесского облполиграфиздата, 1992. 22 с.

Kuznietsov S. Ukraine is a flag state: the concept of “genuine link” in the context of legal (maritime) doctrine (obligations on maritime safety)

Summary. The author notes the existence of numerous scientific studies, which analyze the general and special issues of the safety of traffic on the high seas; but the study of the role, place, content and scope of the obligations of the “flag state” in relation to “flag vessels” in the field of safety of traffic on

the high seas is practically non-existent, which complicates the formation of the concept of the “genuine link”. The mentioned should be considered as insufficiency of legal rationale, i.e. insufficiency of general theoretical legal bases of formation and realization of legal (maritime) doctrine for Ukraine, in particular its conceptual legal provisions that define urgency of research. The author states that the meaning and scope of the concept of “genuine link” is not provided by UNCLOS 82, but its text implies its understanding as unifying, i.e. one that contains certain components. The above-noted gave the author the opportunity to identify and explore the obligations of the “flag state” on the safety of traffic on the high seas as part of the “genuine connection”. The study of the provisions of international agreements, in particular the provisions of UNCLOS 82, which relate to the content and scope of the obligations of the ‘flag state’ on the safety of traffic on the open seas, allowed the author to draw the following conclusions and suggestions. The “flag state” undertakes to “take the necessary measures” (“effectively” to exercise its “jurisdiction and control” in administrative, technical and social matters; “to adhere to generally accepted international rules, procedures and practices and to take all necessary steps to ensure that they are complied with”; investigate and, where appropriate, take any action, in particular with regard to measures necessary to remedy a situation where proper jurisdiction and control over any “flag vessel” is not exercised (in case of notification of such facts), to inform other “flag states” of the facts when they do not exercise proper jurisdiction and control over any “flag vessel”, if there are clear grounds to believe. The “flag state” undertakes to take measures to ensure safety at sea in respect of “flag vessels”, in particular as regards: the construction, equipment and suitability of ships for navigation; manning, working conditions and training of ship crews; signal usage, communication, and collision avoidance. In terms of the obligation of the master of any “flag vessel” to: provide assistance to any person found at sea who is in danger of death; head with all possible speed to help those in distress at sea; provide assistance to another vessel, its crew and its passengers after a collision and, where possible, notify that vessel of the name of its vessel, its port of registration and the nearest port of call.

Key words: flag state, flag vessel, genuine link, safety of traffic on the open seas, maritime security commitments.