

*Святюк С. П.,**аспірант відділу міжнародного права та права Європейського Союзу
Інституту держави і права імені В. М. Корецького**Національної академії наук України**ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-0497-1398>*

ВЗАЄМОДІЯ ДЕРЖАВОЮ ПРАПОРА З ІНСТИТУТОМ КОНТРОЛЮ ДЕРЖАВИ ПОРТУ (МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)

Анотація. У статті досліджується взаємодія державою прапора з інститутом контролю держави порту у сучасному міжнародному морському праві, яка ґрунтується на виключній юрисдикції держави прапора, та зобов'язана дієво здійснювати суверенітет у технічних, адміністративних, соціальних сферах, встановлюючи наявність «реального зв'язку», а інститут контролю держави порту слугує механізмом забезпечення морської безпеки та дотримання міжнародних стандартів. Інститут контролю держави порту не скасовує й не замінює обов'язки держави прапора, а виступає критерієм перевірки належного виконання останнього своїх обов'язків відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року, Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS 74), Конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року (MARPOL 73/78), Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року (MLC 2006), Конвенції про підготовку і дипломування моряків та внесення змін 1978 року (STCW 78/95), а також спеціальних нормативних актів Міжнародної морської організації (ІМО) та Міжнародної організації праці (МОП). Інститут контролю держави порту нагромаджує дієвість Міжнародної морської організації (ІМО) та Міжнародної організації праці (МОП), створюючи випадки, за яких невиконання державою прапора своїх обов'язків несе за собою економічні наслідки для держави прапора та заповнює прогалини, якщо держава прапора не забезпечує належного нагляду так званих «зручних прапорів». Правовий аналіз судової практики (справа Сайга) Міжнародного трибуналу з морського права (МТМП) висвітлює те, що деякі держави порту перетворюють інспекційний контроль на неправомірні дії щодо держави прапора, порушуючи положення Конвенції ООН з морського права 1982 року тощо. Судова практика доводить, що юрисдикційні прерогативи держави прапора щодо правового статусу судна та його захисту лишаються недоторканими. Взаємодія державою прапора з інститутом контролю держави порту заснувала систему морської безпеки, яка є правовим механізмом для забезпечення охорони людського життя на морі, захисту прав людини на морі та морському середовищу.

Ключові слова: контроль суден, держава прапора, держава порту, міжнародне морське право, Світовий океан, свобода судноплавства, міжнародна морська організація, морська безпека, відкрите море, юрисдикція.

Постановка проблеми. Взаємодія державою прапора з інститутом контролю держави порту становить одну з нагальних та комплексних проблем сучасного міжнародного морського права. В основі цієї проблеми існують прогалини між виключною юрисдикцією держави прапора у відкритому морі та не-

обхідністю застосування механізму контролю з боку держави порту для забезпечення морської безпеки і захисту морському середовищу, отже поява «зручних прапорів» призвели до того, що держави прапора неналежно виконують свої обов'язки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Провідні українські науковці роблять вагомий внесок у дослідження щодо взаємодії державою прапора з інститутом контролю держави порту у сучасному міжнародному морському праві, серед яких: В. Б. Авер'янов, О. В. Анцелевич, А. В. Іванова, С. В. Ківалов, О. С. Переверзєва, Г. Ф. Півторак, О. С. Савич та інші.

Метою статті є взаємодія державою прапора з інститутом контролю держави порту для забезпечення морської безпеки, захисту морського середовища та правовий аналіз (справа Сайга 1977) у Міжнародному трибуналі з морського права (МТМП).

Результати дослідження. Свобода відкритого моря (Mare liberum) вважається одним із найстаріших принципів міжнародного морського права, який регулює морські простори, а її основними елементами були спочатку свобода судноплавства та риболовства [1, с. 93]. Контроль державою прапора – це обов'язки держави щодо реєстрації судна, гарантуючи морську безпеку.

Держава зобов'язана ефективно здійснювати технічний, адміністративний, соціальний контроль над суднами, що плавають під її прапором. Плавання під різними прапорами, так само як і плавання без прапора, позбавляє судно можливості шукати захисту влади будь-якої держави або міжнародної організації [2].

Згідно з пунктом 1 статті 92 Конвенції ООН з морського права 1982 року (далі – Конвенція ООН 1982) встановлено, що судно повинне плавати під прапором тільки однієї держави і, крім виняткових випадків, що прямо передбачаються в міжнародних договорах або в цій Конвенції, підпорядковується її виключній юрисдикції у відкритому морі. Судно не може змінити свого прапора під час плавання або стоянки під час заходу до порту, крім випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації.

Так у пункті 1 статті 94 Конвенції ООН 1982 закріплено, що кожна держава ефективно здійснює в адміністративних, технічних та соціальних питаннях свою юрисдикцію та контроль над суднами, що плавають під його прапором [3].

Вищевказаного та виходячи з принципу свободи відкритого моря Конвенція 1982 підтвердила право кожної держави на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі (ст. 90). Конвенція ООН 1982 остаточно підтвердила виключну юрисдикцію держави у відкритому морі над суднами, що плавають під її прапором (ст. 92). Вперше цю звичаєву норму було закріплено на міжнародно-договірному рівні у статі 6 Женевській

конвенції про відкрите море 1958 року (далі – Конвенція 1958) [4, с. 1]. Так у статті 4 Конвенції 1958 закріплено право кожної держави (як такої, що має вихід до моря, так і безвихідної) на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі [5]. Стаття 5 Конвенції 1958 встановлює умови надання прапора, принцип виключної юрисдикції держави прапора на борту судна у відкритому морі, а також вимогу щодо наявності «реального зв'язку» між державою та судном. Стаття 6 Конвенції 1958 визначає юридичні наслідки плавання під прапором однієї держави (заборона зміни прапора під час плавання або в порту заходу, крім випадків реальної передачі права власності чи зміни реєстрації; наслідки плавання під прапорами кількох держав). Стаття 10 Конвенції 1958 детально регламентує обов'язки держави прапора щодо забезпечення безпеки у морі (технічний стан судна, комплектування екіпажу, сигналізація, запобігання зіткненням та підтримання зв'язку). Стаття 12 Конвенції 1958 покладає обов'язок зобов'язати капітанів суден надавати допомогу будь-яким особам чи суднам, що зазнають лиха у морі.

Кожне судно для свого подальшого використання, за вимогами міжнародного морського права, має бути зареєстроване під прапором певної держави. Така прив'язка судна до певної держави визначається існуванням характерного зв'язку, який в міжнародній доктрині отримав назву «реальний зв'язок». Зв'язок судна з державою прапора починається з моменту реєстрації такого судна. Реєстрація морських суден є однією з форм здійснення нагляду з боку держави за суднами і засобом посвідчення речових прав на них. Відповідно до міжнародно-правових норм, державна політика щодо встановлення реального зв'язку між судном та державою також має бути спрямована на здійснення повного технічного, адміністративного та соціального контролю. Однак сьогодні існування такого зв'язку, на жаль, з великою швидкістю втрачається внаслідок певних факторів. Все частіше держави стали використовувати надання своєї національності (своїх прапорів) морським суднам виключно на формальній основі, без дотримання принципу реального зв'язку. Такі дії отримали назву практики використання так званих «зручних прапорів» [6, с. 134–136].

Можна зробити висновок про те що, розповсюдження практики використання «зручних прапорів» та невиконання окремими реєстрами вимоги щодо наявності «реального зв'язку» (ст. 91 Конвенції ООН 1982) спричинили до появи недостатності контролю. Для усунення таких ризиків були розроблені допоміжні інститути – контроль держави порту та юрисдикцію прибережної держави.

Інститут контролю держави порту не скасовує й не замінює обов'язки держави прапора, а виступає критерієм перевірки належного виконання останньою своїх обов'язків відповідно до статті 94 Конвенції ООН 1982, а також спеціальних нормативних актів Міжнародної морської організації (ІМО) та Міжнародної організації праці (МОП).

Так, згідно правилу 19 «Контроль» Розділу 1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS 74) закріплено право з боку посадових осіб держави порту перевіряти наявність, чинність та строк міжнародних сертифікатів. У випадку, якщо цей контроль призводить до будь-якого втручання, посадова особа, яка здійснює контроль, негайно письмово повідомляє консула або, за його відсутності, найближчого дипломатичного представника держави прапора, про всі обставини, за яких втручання було визнано необхідним.

Крім того, також повідомляються призначені інспектори або визнані організації, відповідальні за видачу сертифікатів. Факти, що стосуються втручання, повідомляються Організації [7].

Стаття 5 Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року (MARPOL 73/78) надає право інспектувати судна та затримувати їх у разі надмірної загрози для морського середовища [8]. Пункт 4 статті 5 Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року (MLC 2006) встановлено, що судно, до якого застосовується Конвенція, може, згідно з міжнародним правом, бути піддано інспекції не тільки державою прапора, а й іншою державою-членом, коли це судно перебуває в одному з її портів, з метою визначення, чи дотримується це судно вимог цієї Конвенції [9]. Пункт 1 статті 10 Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та внесення змін 1978 року (STCW 78/95) вбачається, що судна, не рахуючи виключених статтею 3, під час знаходження у портах Сторони підлягають контролю, який здійснюється посадовими особами, належним чином уповноваженими цією Стороною з метою перевірки того, що усі моряки, які працюють на цих судах і які за Конвенцією мають бути власниками дипломів, мають такі дипломи або відповідні пільгові дозволи. Ці дипломи мають визнаватися, якщо немає очевидних підстав вважати, що диплом було отримано незаконним шляхом, або, що власник диплома не є тією особою, якій він був спочатку виданий. регулює контроль кваліфікації екіпажу.

Що стосується розгляду спорів у Міжнародному трибуналі з морського права (далі – МТМП), то як приклад розглянемо справу Сайга № 1, № 2 про негайне звільнення танкера «Сайга», його вантажу та екіпажу Сент-Вінсент і Гренадини проти Гвінеї.

У 04.12.1997 році було прийнято рішення МТМП відповідно до справи «Сайга» № 1 (судно звільнено під заставу), Сент-Вінсент і Гренадини проти Гвінеї, і у 01.07.1999 році було прийнято рішення МТМП відповідно до справи «Сайга» № 2, (розгляд спору по суті), Сент-Вінсент і Гренадини проти Гвінеї [10].

Танкер «Сайга» (тимчасова реєстрація Сент-Вінсент і Гренадини) провів бункерування трьох рибальських суден у виключній економічній зоні (далі – ВЕЗ) Гвінеї і був затриманий у результаті переслідування у ВЕЗ Сьєрра-Леоне митними органами Гвінеї в 28.10.1997 році. Танкер був доставлений у порт Конакрі, де його було заарештовано, а вантаж (паливо) конфісковано.

Сент-Вінсент і Гренадини звернулися в МТМП 13.11.1997 році на підставі статті 292 Конвенції ООН 1982 із заявою про те, що Гвінея порушила її стаття 73, оскільки: 1) не повідомила про арешт судна Сент-Вінсент і Гренадини і продовжує утримувати судно; 2) судно було затримано у ВЕЗ Сьєрра-Леоне. Сент-Вінсент і Гренадини заявили, що якщо процедура зі ст. 292 КМП застосовується для всіх випадків законного арешту суден, то вона має застосовуватися і у випадках, не передбачених Конвенції ООН 1982.

Гвінея відповіла, що: 1) арешт було здійснено не згідно зі статтею 73 Конвенції ООН 1982., а у зв'язку з порушенням танкером «Сайга» митного законодавства Гвінеї; 2) судно було затримано в результаті переслідування «по гарячих слідах» у відкритому морі. На думку Гвінеї, статті 292 Конвенції ООН 1982 не може бути застосована до цієї справи, і МТМП має відхилити позов Сент-Вінсенту і Гренадин. МТМП дійшов висновку, що постачання палива можна розглядати як діяльність, безпосередньо пов'язану з рибальством у ВЕЗ,

тому доводи позивача про порушення статті 73 Конвенції ООН 1982.

Трибунал визнав допустимими. Хоча Гвінея посилалася на порушення свого митного законодавства, МТМП вибрав варіант з порушенням правил про рибальство, зазначивши, що коли допускається вибір між доказом, який допускає порушення норм міжнародного права, і доказом, який цього не допускає, слід віддавати перевагу останньому. 04.12.1997 році МТМП визнав вимоги Сент-Вінсенту і Гренадин допустимими і виніс рішення, за яким Гвінеї було вказано негайно звільнити «Сайгу» і екіпаж після внесення застави [11].

Для розгляду спору по суті у 22.12.1997 році Сент-Вінсент і Гренадини направили Гвінеї повідомлення про порушення справи. 11.03.1998 році МТМП призначив тимчасові заходи згідно з якими Гвінея мала звільнити судно, його капітана і екіпаж. Однак судно було звільнено Гвінеєю ще 28.02.1998 році, і 20.02.1998 році сторони домовилися передатиспир на розгляд МТМП.

У справі «Сайга» № 2 Сент-Вінсент і Гренадини просили МТМП визнати: 1) дії Гвінеї (затримання «Сайги» у ВЕЗ Сьєрра-Леоне, подальший арешт, арешт і конфіскація вантажу, винесення суд. рішення проти капітана) як такі, що порушують право Сент-Вінсенту і Гренадин і суден, що плавають під їх прапором, на свободу судноплавства та інші законні види користування морем, як зазначено в статті 56(2), 58 Конвенції ООН 1982; 2) митні та антиконтрабандні закони Гвінеї не можуть застосовуватися у її ВЕЗ; 3) Гвінея незаконно використовувала право переслідування «по гарячих слідах» (ст. 111 Конвенції ООН 1982) і має компенсувати це згідно статті 111(8) Конвенції ООН 1982.; 4) Гвінея порушила статті 292(4), 296 Конвенції ООН 1982., не звільнивши «Сайгу» та її екіпаж після внесення застави 10.12.1997 та прийняття Трибуналом рішення про звільнення судна 04.12.1997; 5) виклик Сент-Вінсенту і Гренадин у кримінальні суди Гвінеї порушує права Сент-Вінсенту і Гренадин згідно з Конвенції ООН 1982.; 6) Гвінея має негайно повернути еквівалент конфіскованого палива; 7) Гвінея має виплатити всі витрати, пов'язані зі справою, та завдані Сент-Вінсенту і Гренадиною збитки. Гвінея просила МТМП визнати, що заяви Сент-Вінсенту і Гренадин слід відхилити як неприпустимі, Сент-Вінсент і Гренадини мають відшкодувати всі витрати, пов'язані з розглядом справи в Трибуналі. Гвінея просила визнати, що: 1) її дії не порушили права Сент-Вінсенту і Гренадин на свободу судноплавства; 2) закони Гвінеї можуть застосовуватися з метою контролю та запобігання продажу палива риболовецьким суднам у митному радіусі Гвінеї; 3) Гвінея законно використала своє право переслідування «по гарячих слідах» і не має нічого відшкодувати за статтею 111(8) Конвенції ООН 1982; 4) Гвінея не порушила статті 292 (4), 296 Конвенції ООН 1982; 5) згадування Сент-Вінсенту і Гренадин у судових повістках суду першої інстанції в Конакрі не порушує прав Сент-Вінсенту і Гренадин згідно з Конвенції ООН 1982; 6) Гвінея не зобов'язана негайно повертати вартість конфіскованого палива; 7) Гвінея не повинна відшкодувати Сент-Вінсенту і Гренадиною збитки [11].

Заперечення Гвінеї щодо допустимості заяв Сент-Вінсенту і Гренадин: 1) у день арешту судна воно не було зареєстроване під прапором Сент-Вінсенту і Гренадин; 2) між судном та Сент-Вінсентом і Гренадинами не було реального зв'язку; 3) заява щодо збитків, завданих фізичним і юридичним особам

у результаті заходів, застосованих Гвінеєю проти судна, неприпустима, оскільки ці особи не вичерпали місцеві засоби правового захисту, як того вимагає стаття 295 Конвенції ООН 1982; 4) заява Сент-Вінсенту і Гренадин не може розглядатися, оскільки вона належить до порушення прав осіб, які не є громадянами або резидентами Сент-Вінсенту і Гренадин, а заяви Сент-Вінсенту і Гренадин є спробами їх дипломатичного захисту.

МТМП дійшов таких висновків: 1) Сент-Вінсент і Гренадини зняли з себе тягар доведення, що вони є державою прапора. Гвінея, у свою чергу, не надала достатніх доказів того, що судно під час арешту не було зареєстроване або не мало національності; 2) Гвінея не має жодних підстав не визнавати право «Сайги» плавати під прапором Сент-Вінсенту і Гренадин на підставі відсутності реального зв'язку; 3) правило про вичерпання національних засобів правового захисту не може бути застосоване, оскільки дії Гвінеї були не порушенням прав осіб, а прямим порушенням прав держави Сент-Вінсент і Гренадини, а збитки, завдані особам, випливають з цих порушень; 4) положення статті 94, 217 Конвенції ООН 1982 вказують на юрисдикцію держави щодо осіб на судні, але не торкаються їх громадянства. Ці статті та ст. 106, 110(3), 111(8), 292 дозволяють зробити висновок, що The M/V «Saiga» (N 1) Конвенції ООН 1982 розглядає судно, кожну річ на ньому і кожну особу, яка бере участь у діяльності судна, як єдине ціле, і громадянство осіб на судні не має значення [11].

МТМП розглянув питання про правомірність арешту «Сайги», переслідування «по гарячих слідах», використання сили і дійшов висновку, що: 1) встановлення Гвінеєю митного радіуса у своїй ВЕЗ не відповідає Конвенції ООН 1982; 2) оскільки судно не порушило прав Гвінеї у її ВЕЗ, право переслідування «по гарячих слідах» не може бути застосоване; 3) Гвінея застосувала надмірну силу з небезпекою для життя осіб під час переслідування «Сайги», що порушило права Сент-Вінсенту і Гренадин; 4) Трибунал не встановив порушення Гвінеєю рішення Трибуналу про негайне звільнення «Сайги»; 5) Сент-Вінсент і Гренадини мають право на компенсацію за заподіяну шкоду та шкоду, завдану судну і екіпажу. Трибунал присудив компенсацію в розмірі близько 2 млн дол. США. Щодо грошової застави, внесеної при звільненні судна, Трибунал заявив відповідну банківську гарантію недійсною, зобов'язавши Гвінеєю повернути її Сент-Вінсенту і Гренадиною.

Справа «Сайга», що стала прешою справою у МТМП, поставила багато питань щодо національної належності позовів, виплати репарацій, застосування сили на морі, переслідування судна «по гарячих слідах», питання про зручний прапор, про реальний зв'язок судна з державою прапора. МТМП зробив вагомий внесок у розвиток міжнародного морського права [11].

Висновки. Взаємодія державою прапора з інститутом контролю держави порту демонструє трансформацію міжнародного морського права від виключній юрисдикції держави прапора до системи розподіленої відповідальності. Контроль держави порту виступає як коригуючий механізм, який окреслює прогаліни або неналежне виконання державою прапора своїх обов'язків згідно зі статтею 94 Конвенції ООН 1982.

Так, МТМП (Справа Сайга) було встановлено, що питання національної приналежності суден та наявності «реального зв'язку» згідно статті 91 Конвенції ООН 1982 призначено не для того, щоб інші держави оскаржували законність реєстрації судна чи правомірність надання прапора, а для забезпечен-

ня ефективного виконання державою прапора своїх прав та обов'язків відповідно до статті 94 Конвенції ООН 1982. МТМП було висвітлено, що Гвінея не мала права арештовувати судно, і тим самим порушила права та обов'язки держави прапора Сент-Вінсента і Гренадин та застосувала силу, яка була надмірною під час арешту судна.

Література:

1. Ковбан А. В. Правовий генезис концепції свободи відкритого моря. *Правова держава*. К., 2021. № 42. С. 93.
2. Буроменський М. В. Міжнародне право: навч. посібник. Юрінком Інтер К. 2006. 336 с.
3. Конвенція ООН з морського права 1982 року. URL: <https://consultant.parus.ua> (дата звернення 14.08.2026).
4. Дмитриченко І. В. Юрисдикція у відкритому морі: міжнародно-правові аспекти та колізійні питання. URL: <https://conference.nuos.edu.ua> (дата звернення 12.08.2026).
5. Женевська конвенція про відкрите море 1958 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 10.08.2026).
6. Півторак Г. Ф. Актуальні питання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. *LEX PORTUS*. О., 2017. № 4 (6). С. 134–136.
7. International Convention for the Safety of Life at Sea 1974. URL: [https://imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](https://imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx) (дата звернення 9.08.2026).
8. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення 10.08.2026).
9. Конвенція про працю в морському судноплавстві 2006 року (MLC 2006). URL: https://old.dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/mijn_spirovitn/Doc/konvenciya_pro_pracyu_v_morskomu_sudnoplavstvi_ukr.compressed.pdf (дата звернення 11.08.2026).
10. The M/V “Saiga” (№ 1) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea),
11. Application for Prompt Release, ITLOS Judgment of 4 December 1997;
12. The M/V “Saiga” (№ 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999. URL: https://unodc.org/cld/ru/case-law/doc/piracycrimetype/1999/mv_saiga_no.2_saint_vincent_and_the_grenadines_v_guinea (дата звернення 14.08.2026).
13. Караман І. В., Короткий Т. Р. Сайга 1977. Енциклопедія міжнародного права. Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. Т. 3 : М–Я. *Академ періодика*. К., 2019. С. 720–722.

Sviatiuk S. Interaction of flag state with the institution of port state control (international legal aspect)

Summary. The article examines the interaction of the flag state with the institution of port state control in modern international maritime law, which is based on the exclusive jurisdiction of the flag state, and is obliged to effectively exercise sovereignty in the technical, administrative, and social spheres, establishing the presence of a «real connection», and the institution of port state control serves as

a mechanism for ensuring maritime safety and compliance with international standards.

The institution of port state control does not cancel or replace the obligations of the flag state, but acts as a criterion for verifying the proper fulfillment by the latter of its obligations in accordance with the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, as well as special regulations of the International Maritime Organization (IMO) and the International Labor Organization (ILO), but a legal analysis of the case law (Saiga case) of the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLS) highlights the fact that some port states turn inspection control into unlawful actions against the flag state, violating the provisions of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, etc.

The Port State Control Institute does not cancel or replace the responsibilities of the flag State, but acts as a criterion for verifying the proper fulfillment by the latter of its obligations in accordance with the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, the 1974 Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74), the 1973 Convention for the Prevention of Pollution from Ships, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78), the 2006 Maritime Labour Convention (MLC 2006), the 1978 Convention on Standards of Training and Certification of Seafarers (STCW 78/95), as amended, as well as special regulations of the International Maritime Organization (IMO) and the International Labor Organization (ILO).

The Port State Control Institute enhances the effectiveness of the International Maritime Organization (IMO) and the International Labor Organization (ILO), creating cases where a flag State's failure to fulfill its obligations carries economic consequences for the flag State and fills the gaps where the flag State fails to provide adequate oversight of so-called «flags of convenience». The legal analysis of the case law (Saiga case) of the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLSM) highlights that some port states turn inspection control into unlawful actions against the flag state, violating the provisions of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, etc. Case law proves that the jurisdictional prerogatives of the flag state regarding the legal status of the ship and its protection remain inviolable. The interaction of the flag state with the institution of port state control has established a maritime safety system, which is a legal mechanism for ensuring the protection of human life at sea, the protection of human rights at sea and the marine environment.

Key words: ship control, flag state, port state, international maritime law, World Ocean, freedom of navigation, international maritime organization, maritime security, high seas, jurisdiction.

Використання штучного інтелекту. Під час підготовки статті інструменти штучного інтелекту не використовувалися.

Дата першого надходження статті до видання: 28.07.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 20.08.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 01.10.2026



Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)