



Сергій Кузнєцов,
кандидат політичних наук,
директор Навчального центру фахівців
морського транспорту
ORCID: 0000-0002-8607-6414

<https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-43-8>

УДК 342.951:347.79 (477)

Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (судно прапора – виключна юрисдикція)

Зміни в «національній державі в епоху глобалізації, інформатизації та індивідуалізації суспільства» визначають підвищення значення «вдосконалення механізму дії права, інститутів і функцій держави», що може свідчити про «актуальність проблематики сучасної держави», пов'язаної із цими змінами [1, с. 360, 361]. Зокрема, «вплив права» на суспільне життя тим більш є значущим, чим «сильніше правові форми здійснюють стимулюючий або «зобов'язуючий» вплив саме на волю і свідомість людей». Отже, безпосереднім предметом правового регулювання виступає вольова поведінка учасників суспільних відносин, «поведінка, через яку тільки й можливо здійснювати стимулювання або примус». До того ж власне характеристика правових режимів «нерідко» ведеться щодо певних об'єктів, але «режим об'єкта» – це лише скорочене словесне позначення порядку регулювання, вираженого в характері та об'ємі прав щодо об'єкта» [2, с. 147, 171]. Зокрема, становлення української держави

зумовлено «своєрідністю» розвитку української державності та виражене у специфіці вирішення насамперед <...> транспортного, енергоресурсного й геополітичного питань». Отже, державність не є синонімом держави, а постає як державно-правові процеси становлення, зміни та розвитку соціального інституту – держави і її складників [3, с. 217]. «Нині стрімко» відбувається становлення «єдиного глобального простору» та формується «новий світовий порядок», що спричинює необхідність вироблення особливих механізмів участі та взаємодії суб'єктів світової політики у встановленні міжнародного правопорядку в певних галузях, що насамперед визначає «галузеву» спрямованість досліджень, зокрема досліджень проблем «міжнародного морського правопорядку» [4, с. 36, 37].

28 грудня 2018 року набула чинності Постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108 «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року» [5]. Цією



постановою було затверджено другу, чинну на теперішній час (01.08.2021 р.) 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 [6], яким було введено в дію рішення Ради Національної безпеки та оборони України (далі – РНБО) від 12 жовтня 2018 року «Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, Чорному та Азовському морях і Керченській протоці» [7]. 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 та ролі у глобальній і регіональній системі міжнародних відносин», Україна «повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства» (Мордок 2018: «Сучасний стан сфери морської діяльності»). Звідси до пріоритетних національних інтересів на морі належить, зокрема, «підтримка свободи відкритого моря» (Мордок 2018: «Національні інтереси на морі»). Водночас «розслідування аварійних морських подій на національному рівні та з урахуванням міжнародного досвіду» є одними з напрямів відродження і розвитку торговельного мореплавства (Мордок 2018: «Розвиток морської індустрії»).

Наведене дає підстави стверджувати, що забезпечення якості, отже, ефективності Мордок 2018 значною мірою залежатиме від наукового обґрунтування визначення стратегії та основних напрямів розвитку України як держави, що слід розглядати як наукове завдання, котре слугує обґрунтуванням актуальності дослідження саме концепту «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини України [8, с. 279]. Отже, **об'єктом дослідження** визначено формування

загальнотеоретичних підвалин правової (морської) доктрини України, а **предметом дослідження** – концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини України як держави прапора з метою визначення, змісту й ролі виключної юрисдикції у відкритому морі щодо суден прапора як елементу забезпечення «реального зв'язку» між Україною та українськими суднами (суднами України).

Мета роботи – дослідження концепту «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини України як держави прапора з метою визначення, змісту, об'єму й ролі виключної юрисдикції держави прапора у відкритому морі щодо суден прапора як елементу забезпечення «реального зв'язку» між Україною та українськими суднами (суднами України).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для досягнення мети дослідження проаналізовано наукові здобутки українських та іноземних науковців, які становлять його емпіричну базу. Це, зокрема, наукові праці таких дослідників, як С. Алексеев, Ю. Оборотов, А. Рябошапченко (у сфері загальнотеоретичної юриспруденції); М. Буроменський (у сфері міжнародного права); Т. Аверочкина, Ю. Барсегов, І. Бліщенко, Ю. Боброва, С. Гуреєв, В. Гуцуляк, В. Верещетін, Є. Додін, С. Ківалов, А. Колодкін, Н. Корольова, С. Кузнецов, С. Молодцов, М. Никитюк, Л. Сперанська, В. Царьов, О. Шемякін, М. Яценко (у сфері міжнародного морського права).

Виклад основного матеріалу. Конвенція ООН з морського права 1982 року (далі – UNCLOS 82) набула чинності 16.11.1994 року [9]. Із приєднанням до UNCLOS 82 Україна набула певних прав, обов'язків та відповідальності у сфері освоєння морського середовища, зокрема правовий статус «державо-учасниця» (державо, яка погодилася на обов'язковість для неї положень UNCLOS 82 і для якої вони є



чинними згідно з п.1, ч.2 Статті 1 «Вживання термінів і сфера застосування») (“Use of terms and scope”) [10, с. 109] та правовий статус «держави прапора» (держава, яка реалізує своє «право судноплавства; держава, під прапором якої плаває та має право плавати певне судно») [11, ст. 2]. Звідси «судно прапора» – це певне судно, що здійснює плавання та має право плавати під прапором певної держави – «держави прапора».

У Преамбулі UNCLOS 82 держави-учасниці проголосили «необхідність розробки нової загально-визнаної конвенції із морського права», отже, створення «правового режиму» для морських просторів (UNCLOS, 2012, с. 109). За оцінками науковців-правників, творці Конвенції вирішили вказане завдання: саме UNCLOS 82 – це «основа вирішення глобальної проблеми Світового океану» [12, с. 131-224], «основний міжнародно-правовий акт сучасного правопорядку у Світовому океані» [13, с. 135-204]; це «важливий внесок у зміцнення правопорядку та миру у Світовому океані» [14], що встановлює «всеохоплюючий режим усього Світового океану» [15, с. 4]; це «знаменний етап у систематизації міжнародного морського права» [16].

Міжнародно-правове визначення поняття «відкрите море» було закріплено, зокрема, у 1958 році у Статті 1 Конвенції про відкрите море (далі – КВМ). Відкрите море – це всі частини моря, які «не належать ані до територіального моря, ані до внутрішніх вод жодної держави» [17, ст. 1]. В UNCLOS 82 дістав подальшого розвитку принцип «свобода відкритого моря», міжнародно-правовий зміст якого було розкрито, зокрема, у Статті 2 КВМ [18, ст. 2]: «один із загально-визнаних принципів сучасного морського права – принцип свободи відкритого моря, а також його складова частина – принцип свободи

судноплавства» [19, с. 5; 20, с. 71]. Звернемо увагу на те, що вже у 1927 році Інститут міжнародного права вказував, що свобода судноплавства у відкритому морі здійснюється «за умови виключного контролю держави, під прапором якої плаває судно» [21, р. 339]. Отже, принцип свободи відкритого моря «є одним із загально-визнаних принципів сучасного міжнародного права», який становить основу правового режиму судноплавства у відкритому морі [22, с. 72]. Водночас поняття «свобода відкритого моря» є об'єднувальним, тобто містить декілька «відкритих (правомірних)» видів використання моря і включає, серед інших, «свободу судноплавства» (п. а), ч. 1, Ст. 87) як принцип, що забезпечує можливість її здійснення. Зокрема, у Статті 90 «Право судноплавства» (“Right of navigation”) йдеться про «право» кожної держави на те, щоб «судна під її прапором плавали у відкритому морі». У 1958 році у статтях 4 і 5 КВМ міжнародно-правового закріплення дістали положення щодо права держав надавати національність, права плавання під державним прапором і його реєстрації, а також положення щодо «реального зв'язку» між державою і судном прапора. Зауважимо, що відповідно до ч. 1 Статті 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» [23].

Правовий зв'язок «дозвіл-зобов'язання» між державою, що реалізувала «право судноплавства» (тобто «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 (“a genuine link”)» (ч. 1,

Ст. 91). Зазначимо, що визначення, об'єм і зміст поняття «реальний зв'язок» UNCLOS 82 не надає, але з її тексту випливає розуміння цього поняття як об'єднувального, тобто такого, що містить певні складники, тому виникає можливість дослідити кожний складник цього поняття окремо.

Стаття 92 «Статус суден» (“Status of ships”) зобов'язує судна плавати під прапором тільки однієї держави і, «крім випадків, прямо передбачених у міжнародних договорах або цій Конвенції», підпорядковуватися її виключній юрисдикції у відкритому морі (“shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas”). Тому для досягнення мети дослідження можна виокремити поняття «виключна юрисдикція у відкритому морі» (далі – «виключна юрисдикція») задля його визначення, змісту, ролі та об'єму, розуміючи вказане положення Статті 92 UNCLOS 82 як один із елементів забезпечення існування «реального зв'язку» (сутнісні характеристики «реального зв'язку» досліджувала, наприклад, М. Никитюк) [24]).

Дослідження положень UNCLOS із метою вивчення змісту поняття «виключна юрисдикція» 82 показує, що: 1) «військові кораблі» (ст. 95 «Імунітет військових кораблів у відкритому морі (“Immunity of warships on the high seas”)» (визначення військових кораблів див.: UNCLOS 82, ст.29 «Визначення військових кораблів (“Definition of warships”)» та «судна, що належать державі або експлуатуються нею і перебувають тільки на некомерційній державній службі (ст. 96 «Імунітет суден, що перебувають тільки на некомерційній державній службі (“Immunity of ships used only on government non-commercial service”)» користуються у відкритому морі «повним імунітетом (“complete immunity”)» від юрисдикції будь-якої держави, крім держави прапора»; 2) відповідно до ч. 7 Статті 94 «Зобов'язання держави прапора

(“Duties of the flag State”)» розслідування «кожної морської аварії (“every marine casualty”)» або «навігаційного інциденту (“incident of navigation”)», що сталися за участю судна прапора та призвели до «загибелі громадян іншої держави або до завдання їм серйозних ушкоджень, або серйозної шкоди суднам або установкам іншої держави, або морському середовищу, має здійснюватися за участі держави прапора («держави прапора» – держава прапора, під прапором якої судно має право плавання; «аварія на морі» – подія або послідовність подій, що призвели до будь-якого із визначеного вище і сталися за наявності прямого зв'язку з експлуатацією судна [25, р. 20]; «морська аварія» – зіткнення суден, посадка на мілину, інший морський інцидент або інша подія на борту судна чи поза ним, що призвели до матеріальної шкоди чи неминучої загрози матеріальної шкоди судну або вантажу – для цілей Статті 221 «Заходи з метою уникнення забруднення, спричиненого морськими аваріями (“Measures to avoid pollution arising from maritime casualties”)»; 3) відповідно до ч. 3 Статті 97 «Кримінальна юрисдикція у випадку зіткнення або будь-якого іншого навігаційного інциденту (“Penal jurisdiction in matters of collision or other incident of navigation”)» ані арешт, ані затримання судна прапора не можуть бути проведені «навіть як захід розслідування» за розпорядженням будь-яких властей, окрім властей держави прапора; 4) відповідно до ч. 1 Статті 97 ніяке кримінальне або дисциплінарне переслідування не може бути порушене проти особи, яка служить на судні прапора, у випадку навігаційного інциденту, що спричинює її кримінальну або дисциплінарну відповідальність, «інакше як перед судовими або адміністративними властями» держави прапора; 5) держава прапора, яка має розумні підстави вважати, що судно прапора займається незаконною



торгівлею наркотиками або психотропними речовинами у відкритому морі, може, відповідно до ч. 2 Статті 106 «Незаконна торгівля наркотиками чи психотропними речовинами (“Illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances”)», звернутися до інших держав із проханням про співробітництво з припинення такої незаконної торгівлі; 6) держава прапора може, відповідно до п. 4 Статті 109 «Несанкціоноване мовлення з відкритого моря (“Unauthorized broadcasting from the high seas”)», заарештувати будь-яку особу або судно, що займаються несанкціонованим мовленням, і конфіскувати передавальну апаратуру (за дотримання статті 110).

Наведемо загальноприйняті визначення і зміст понять, що застосовувалися.

Імунітет судовий (лат. *immunitas* – «звільнення, позбавлення») – це недопустимість заявлення позову в іноземних судових установах, а також застосування примусових заходів без відповідної згоди на це держави прапора [26, с. 69]; недопустимість заявлення щодо суден або у зв'язку з ними («безвідносно виду їх використання») позовів в іноземних судових установах, а також примусового затримання, арешту або стягнення не як забезпечення позову і не з метою забезпечення примусового виконання рішення суду без згоди на це держави прапора [27, с. 100-101].

Т. Аверочкина ґрунтовно досліджувала питання про визначення поняття «юрисдикція» і дійшла висновку про те, що «категорія «юрисдикція» є багатомірною і, будучи використаною різними галузями права та законодавства, вона з певними відмінностями позначає здійснення уповноваженими органами держави всього комплексу своїх владних повноважень на певній території у визначеній сфері суспільних відносин. Це передбачає встановлення правил поведінки на певній території, оцінку державними органами стану

дотримання цих правил поведінки суб'єктами правовідносин із погляду на національний правопорядок і міжнародні узгоджені норми, які є обов'язковими для цієї держави; застосування правової санкції у разі негативного результату такої оцінки, а також інших примусових заходів впливу, припущених відповідно до національного законодавства; здійснення сервісних процедур у сферах управління державних та уповноважених ними органів на зазначеній території і в акваторіях» [28, с. 36-37].

Юрисдикція держави прапора – це «сукупність повноважень», відповідно до яких держава прапора вирішує правові спори і справи про правопорушення, тобто «оцінює дії особи або іншого суб'єкта права на борту судна з погляду на їх правомірність і застосовує до правопорушників юридичні санкції» [26, с. 249]; «сукупність правочинностей судових та адміністративних органів держави» вирішувати правові питання, пов'язані з діяльністю морських суден [27, с. 421-422]. Термін «юрисдикція» у цьому контексті «повинен тлумачитися в найширшому сенсі цього слова як суверенна влада» держави прапора («зокрема йдеться про, звісно, юрисдикцію в широкому сенсі, тобто про не лише судову юрисдикцію, але і про владу держави прапора» [29, с. 76]), тобто «судно, його екіпаж і пасажери підпадають під дію законів цієї держави та користуються його захистом і заступництвом». До того ж «виключність (без урахування суворо визначених випадків) влади над судном» з боку держави прапора у відкритому морі є «найважливішим наслідком національності судна». Водночас під «національністю» судна в міжнародному праві розуміють «стійкий правовий зв'язок» між судном і державою, прапор якої воно «носить», «правову приналежність» судна до певної держави. Зазначимо, що В. Верещетін цілковито

слушно вказував на те, що «було б доцільніше і правильніше виділити цей основний принцип у самостійну статтю, а не вміщувати його у статтю, яка регулює й інші питання прапора» [30, с. 29, 47, 48].

Свобода судноплавства є «невіддільною від правила про підпорядкування» судна прапора у відкритому морі «виключно владі» держави прапора. «Практика свідчить», що це правило не тільки «не допускає проявів анархії та сваволі у відкритому морі, але і служить важливою перепорою для зловживання свободою моря, ставить у рівне правове становище всі судна та всі країни під час користування відкритим морем» [31, с. 141].

Усі держави мають право користуватися свободою судноплавства, їх судна – безперешкодно плавати у відкритому морі. Тому будь-яке навмисне перешкоджання плаванню іншого судна є не тільки порушенням свободи судноплавства, але й «посяганням на суверенітет» держави прапора [29, с. 77]. «Будь-яке порушення у будь-яких формах недоторканості судна у відкритому морі» з погляду на міжнародне право є «протиправним, воно не є лише порушенням принципу свободи відкритого моря, але є порушенням суверенітету держави прапора» [32, с. 40]. Саме зазначене вище вимагає звернути увагу на те, «як варто розуміти державний суверенітет» [20, с. 59]. Відповідно до чинного законодавства України поняття «державний суверенітет» визначається як «верховенство, самостійність, повнота і неподільність влади Республіки в межах її території та незалежність і рівноправність у зовнішніх зносинах» [33], тобто як сукупність певних ознак державної влади. Зокрема, державна влада є «незалежною від зовнішніх влад (влади інших держав) і володіє верховенством щодо інших влад у державі». Отже, державна влада «пов'язана зі суверенітетом і виступає

як суверенна влада» [34, с. 83]; суверенітет – «традиційна ознака держави» – «незалежність від інших держав, державних і недержавних утворень, <...> верховенство державної влади у відносинах центру і периферії, іншої влади» [1, с. 362-363].

Принцип виключної юрисдикції держави прапора «походить» із принципу свободи судноплавства. У цих принципах «знаходить втілення (стосовно морської діяльності) принцип суверенної рівності та невтручання однієї держави у справи іншої» (“*par in parem non habet imperium*” [27, с. 429]). Оскільки у відкритому морі жодна держава не здійснює суверенітету, міжнародний правопорядок «забезпечується, зокрема, неухильним дотриманням усіма державами принципу виключної юрисдикції кожної із них над суднами свого прапора» [35, с. 30]. Цей принцип слід виводити «із самої природи судна як виробничої одиниці флоту тієї чи іншої держави, організованої і діючої відповідно до її законів» [36, с. 89]; «створеної та організованої за законами держави прапора» [37, с. 138]; «громадського утворення, організованого та функціонуючого за законами держави прапора» [38, с. 181]. Водночас цей принцип має такі два аспекти: «внутрішній», який передбачає поширення на судно прапора у відкритому морі адміністративної, цивільної та іншої влади держави прапора, що здійснюється капітаном стосовно осіб і майна, які знаходяться на судні; та «зовнішній», що знаходить своє відображення «у неприпустимості втручання інших держав у плавання торговельних суден» [37, с. 28-29]. Відповідно до цього принципу судно прапора у відкритому морі «підпорядковане законам та перебуває під захистом виключно» держави прапора. Додержання цього принципу, «у змісті якого можливість користуватися правовим захистом урівноважена з відповідальністю держави прапора за дії її суден, – неодмінна умова



ефективності принципу свободи судноплавства і принципу свободи відкритого моря загалом» [39, с. 250]. Проте слід ураховувати те, що жодна держава не має права втручатися в «законну діяльність» судна [38, с. 179]. Отже, «виключна юрисдикція» є «однією з найважливіших юридичних гарантій укріплення правопорядку на морях, утвердження свободи відкритого моря» [40, с. 112].

Висновки і пропозиції. Зазначене вище дає підстави зробити такі висновки і пропозиції:

1) в UNCLOS 82 дістав подальшого розвитку міжнародно-правовий зміст одного із загально визнаних принципів сучасного морського права – принцип свободи відкритого моря, а також його складник – принцип свободи судноплавства у відкритому морі. Ми виходимо з розуміння того, що «відкрите море» – це всі частини моря, на які не поширюється державний суверенітет будь-якої держави; «держава прапора» – це держава, яка реалізує своє «право судноплавства», держава, під прапором якої плаває та має право плавати певне судно; «судно прапора» – це судно, яке набуло «національність», тобто право плавати під прапором певної держави («держави прапора»); «реальний зв'язок» – це правовий зв'язок «дозвіл-зобов'язання» між державою прапора і судном прапора;

2) із тексту UNCLOS 82 впливає розуміння поняття «реальний зв'язок» як об'єднувального поняття, такого, що містить певні складники; звідси виникає можливість дослідити кожний складник такого поняття окремо. Отже, для досягнення мети дослідження можна виокремити поняття, що охоплюється сполученням термінів «виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі» задля визначення, змісту, ролі та об'єму цього поняття, розуміючи його як один із елементів забезпечення існування «реального зв'язку»;

3) поняття, охоплене сполученням термінів «виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі» (далі – «виключна юрисдикція»), слід характеризувати як цілісний правовий феномен, розуміючи його «виключний» (специфічний, особливий) правовий характер, тобто без окремого визначення, змісту та об'єму понять (термінів), що складають терміносполучення;

4) із наведеного вище впливає можливість виокремити у змісті поняття «виключна юрисдикція» таке: просторовою сферою дії досліджуваного правового феномену є відкрите море; всі судна прапора підпадають під виключну дію компетентної влади – державний суверенітет держави прапора; всі судна прапора користуються імунітетом від юрисдикції будь-якої держави, яка не є державою прапора. Для певних суден UNCLOS 82 передбачає «повний імунітет», не обмежений будь-якими умовами, а для певних суден – «неповний імунітет», тобто «обмежений імунітет» у випадках, прямо передбачених у міжнародних договорах та/або у Конвенції. Імунітет (повний або обмежений) забезпечується захистом із боку держави прапора, який так само будується на загально визнаному всіма членами міжнародної спільноти принципі рівності незалежних суверенних держав. Можливість судна прапора користуватися правовим захистом держави прапора врівноважена відповідальністю останньої за його діяння, що є беззаперечною умовою ефективності дії принципу свободи відкритого моря і принципу свободи судноплавства як його складника;

5) вищезазначене дає можливість визначити необхідність, отже, пропонувати розуміння терміну «виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі» як загально визнаного правового феномену сучасного міжнародного

морського права, що забезпечує реалізацію концепту «реальний зв'язок» між Україною як державою прапора та українськими суднами (суднами України), під час формування правової (морської) доктрини для України.

Список використаних джерел

1. Оборотов Ю.М. Сучасна держава: від образу до поняття. *Креативність загально-теоретичної юриспруденції*: монографія. За ред. Ю.М. Оборотова. Одеса: Фенікс, 2015. С. 360-369.
2. Алексеев С.С. Теория права. Москва: Издательство БЕК, 1994. 224 с.
3. Оборотов Ю.М. Напрями інноватики загально-теоретичної юриспруденції. *Методологія та інноватика загально-теоретичної юриспруденції*: монографія. За ред. М. Оборотова. Одеса: Фенікс, 2019. С. 210-221.
4. Рябошапченко А.О. Сучасні тенденції розвитку міжнародного правопорядку. *Юридична наука: виклики і сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 12-13 черв. 2020 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2020. С. 35-37.
5. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанов Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. URL: <https://cutt.ly/BQQauNt>
6. 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 12.10.2018 р. № 320/2018. URL: <https://cutt.ly/9QQapdx>
7. Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, у Чорному та Азовському морях і Керченській протоці: Рішення РНБО України від 12.10.2018 р. <https://cutt.ly/8QQaslQ>
8. Философский энциклопедический словарь. Редколегия: С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев и др. Москва: Сов. энциклопедия, 1989. 815 с.
9. Конвенція ООН з морського права, 1982. URL: <https://cutt.ly/9QQagYK>
10. Кивалов С.В., Додін Є.В., Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В., Нікіша Д.О. Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права». Одеса: Фенікс, 2012. 570 с.
11. Конвенція про умови реєстрації суден, 1986. URL: <https://cutt.ly/3QQakGX>
12. Барсегов Ю.Г. Конвенція ООН по морському праву – основа рішення глобальної проблеми Мирового океана. *Мировой океан: право, политика, дипломатия*. Москва: Междунар. отношения, 1983. С. 131-224.
13. Конвенція ООН по морському праву – основний міжнародно-правовий акт сучасного правопорядку в Мировому океані. *Мировой океан и международное право. Основы современного правопорядка в Мировом океане*. Отв. ред. А.П. Мовчан, А. Янков. Москва: Изд-во «Наука», 1986. С. 135-204.
14. Колодкин А.Л., Кедров А.И., Кулебякин В.Н. Конвенція ООН по морському праву – важний вклад в укріплення правопорядку і миру в Мировому океані. *Конвенція ООН по морському праву і міжнародне співробітництво*: сб. науч. тр. Под ред. А.Л. Колодкина. Москва: Транспорт, 1986. С. 4-26.
15. Кивалов С.В. К читателям. Конституція для океанів (UNCLOS 82). Сост. Е.В. Додін, С.А. Кузнецов; под ред. С.В. Кивалова. Одеса: Юрид. лит.-ра. 1998. 250 с.
16. Шемякін О.М. Знаменний етап у систематизації міжнародного морського права. *Український часопис міжнародного права*. 2002. № 4. С. 55-62.
17. Конвенція про відкрите море відповідно до ст. 34 набула чинності 30 вересня 1962 р. URL: <https://cutt.ly/oQQax7m>
18. Конвенція об відкритому морі, 1958. URL: <https://cutt.ly/dQQaQpe>
19. Царев В.Ф., Королева Н.Д. Міжнародно-правовий режим судноходства в відкритому морі. Москва: Транспорт, 1988. 104 с.
20. Буроменський М.В. Дія норм міжнародного права у конституційному правопорядку України. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5 т. Т. 2:



Конституційні засади правової системи України і проблеми її вдосконалення. За заг. ред. Ю.П. Битяка. Харків : Право, 2008. С. 59-76.

21. V. La navigation en HAUTE mer (VII Commission). I. L'Institut de Droit International déclare que le principe de la liberté de la mer, comporte notamment les conséquences qui suivent 1. Liberté de navigation en haute mer, sous le contrôle exclusif, sauf convention contraire, de l'Etat dont le navire porte le pavillon; <...> Session de lausanne. Aout-septembre, 1927. *Annuaire de L'Institut de Droit International*. 1927. T. 33. Part. III. URL: <https://cutt.ly/2QQaRoN>

22. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.

23. Додин Е.В., Кузнецов С.А. Женевские конвенции по морскому праву. *Библиотека журнала «Торговое мореплавание»*. 1998. № 5 (II). 25 с.

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

25. Code of the International Standards and Recommended Practice for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (IMO resolution MSC.255(84)). Кодекс міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій или інцидента на морі (резолюція MSC.225(84) ІМО. СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2008. 64 с.

26. Словарь международного морского права. Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. Москва : Междунар. отношения, 1985. 256 с.

27. Бацанов С.Б., Ефимов Г.К., Кузнецов В.И. и др. Словарь международного права. Москва: Междунар. отношения, 1986. 432 с.

28. Аверочкина Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с.

29. Колодкин А.Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Междунар. отношения, 1973. 232 с.

30. Верещетин В.С. Свобода судоходства в открытом море. Москва: Издательство ИМО, 1958. 144 с.

31. Молодцов С.В. Правовой режим морских вод. Москва: Междунар. отношения, 1982. 232 с.

32. Сперанская Л.В. Основные права и обязанности государств в Мировом океане. Права и обязанности государств, связанные с осуществлением ими свобод открытого моря. Современное международное морское право. Режим вод и дна Мирового океана. Отв. ред. М.И. Лазарев. Москва: Изд-во «Наука», 1974. С. 37 – 46.

33. Декларація про державний суверенітет України від 16.07.1990 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-12#Text>

34. Оборотов Ю.Н. Государственная власть: понятие, аксиомы, свойства. Общетеоретическая юриспруденция: учебный курс: учебник. Под ред. Ю.Н. Оборотова. Одеса: Фенікс, 2011. С. 82-97.

35. Мировой океан и международное право: Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды. Москва: Наука, 1988. 232 с.

36. Международное морское право: учебник. Отв. ред. Блищенко И.П. Москва: Изд-во УДН, 1988. 288 с.

37. Гуреев С.А., Зенкин И.В., Иванов Г.Г. Международное морское право: учеб. пособие. Москва: Норма : ИНФРА-М, 2011. 432 с.

38. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. 637 с.

39. Мировой океан и международное право. Основы современного правопорядка в Мировом океане. Отв. ред. А.П. Мовчан, А. Янков. Москва: Изд-во «Наука», 1986. 296 с. С. 250.

40. Яценко М.А. Проблемы в сфере формирования права морского судоходства. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавання*: зб. матеріалів І Міжнар. наук.-практ. конф. (11 груд. 2012 р., м. Київ). Вип. 1. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. С. 110-115.

Кузнецов С. С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (судно прапора – виключна юрисдикція)

У статті визначено зміст, роль та об'єм виключної юрисдикції у відкритому морі щодо суден прапора як елемента забезпечення «реального зв'язку» між Україною та українськими суднами (суднами України). Автор виходить із розуміння поняття «реальний зв'язок» як об'єднувального поняття, такого, що містить певні складники, які надають йому можливість виокремити поняття, охоплені терміносполученням «виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі» для визначення, змісту, ролі та об'єму цього поняття як одного з елементів забезпечення існування «реального зв'язку». Автор дійшов висновку, що поняття, охоплене терміносполученням «виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі», слід характеризувати як цілісний правовий феномен, розуміючи його «виключний» (специфічний, особливий) правовий характер, тобто без аналізу визначення, змісту та об'єму складових частин терміносполучення кожного окремо. Автор виокремлює у змісті поняття «виключна юрисдикція» таке: 1) просторовою сферою дії юрисдикції є відкрите море; 2) всі судна прапора підпадають під виключну дію компетентної влади – державний суверенітет держави прапора; 3) всі судна прапора користуються імунітетом від юрисдикції будь-якої держави, котра не є державою прапора; 4) для певних суден UNCLOS 82 передбачає «повний імунітет», а для інших – «неповний», «обмежений імунітет» у випадках, прямо передбачених у міжнародних договорах та/або у Конвенції; 5) імунітет (повний або обмежений) забезпечується правовим захистом із боку держави прапора, що будується на загальновизнаному принципі рівності незалежних суверенних держав; 6) можливість судна прапора користуватися правовим захистом держави прапора врівноважена відповідальністю останньої за його діяння, що є беззаперечною умовою ефективності дії принципу свободи відкритого моря і принципу свободи судноплавства як його складника. Автор пропонує розуміти термін «виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі» як загальновизнаний правовий феномен сучасного міжнародного морського права, що забезпечує реалізацію концепту «реальний зв'язок» між Україною як державою прапора та українськими суднами (суднами України) під час формування правової (морської) доктрини для України.

Ключові слова: свобода відкритого моря, свобода судноплавства, держава прапора, судно прапора, реальний зв'язок, виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі.

Кузнецов С. С. Украина – государство флага концепт «реальная связь» в контексте правовой (морской) доктрины (судно флага - исключительная юрисдикция)

В статье определены содержание, роль и объем исключительной юрисдикции в открытом море в отношении судов флага как элемента обеспечения «реальной связи» между Украиной и украинскими судами (судами Украины). Автор исходит из понимания понятия «реальная связь» как объединяющего понятия, то есть содержащего определенные составляющие, что дает возможность выделить понятие, охватывающее термины «исключительная юрисдикция государства флага в отношении судов флага в открытом море» для определения содержания, роли и объема этого понятия как одного из элементов обеспечения «реальной связи». Автор делает вывод о том, что понятие, охватывающее термины «исключительная юрисдикция государства флага в отношении судов флага в открытом море» следует характеризовать как целостный правовой феномен, понимая его «исключительный» (специфический, особый) правовой характер, то есть без анализа определения, содержания и объема составных частей термина каждого отдельно. Автор выделяет в содержании понятия «исключительная юрисдикция» следующее: 1) пространственной сферой действия юрисдикции является открытое море; 2) все суда флага подпадают под исключительное действие компетентной власти – государственный суверенитет государства флага; 3) все суда флага пользуются иммунитетом от юрисдикции какого-либо государства, не являющегося государством флага;



4) для определенных судов UNCLOS 82 предусматривает «полный иммунитет», а для других – «неполный», «ограниченный иммунитет» в случаях, прямо предусмотренных в международных договорах и/или в Конвенции; 5) иммунитет (полный или ограниченный) обеспечивается правовой защитой со стороны государства флага, строится на общепризнанном принципе равенства независимых суверенных государств; 6) возможность судна флага пользоваться правовой защитой государства флага уравновешена ответственностью последней за его деяния, что является неоспоримым условием эффективности действия принципа свободы открытого моря и принципа свободы судоходства как его составляющей. Автор предлагает понимать термин «исключительная юрисдикция государства флага в отношении судов флага в открытом море» как общепризнанный правовой феномен современного международного морского права, который обеспечивает реализацию концепта «реальная связь» между Украиной как государством флага и украинскими судами (судами Украины) в процессе формирования правовой (морской) доктрины для Украины.

Ключевые слова: свобода открытого моря, свобода судоходства, государство флага, судно флага, реальная связь, исключительная юрисдикция государства флага в отношении судов флага в открытом море.

Kuznietsov S. Ukraine is the flag state: the concept of ‘genuine link’ in the context of legal (maritime) doctrine (flag ship – exclusive jurisdiction)

The article defines the content, role and volume of exclusive jurisdiction on the open sea concerning the flag vessels as the element of ensuring “genuine link” between Ukraine and Ukrainian ships (ships of Ukraine). The author proceeds from the understanding of the concept of the “genuine link” as the unifying, i.e. one that contains certain components, which allows him to distinguish the concept covered by the term “exclusive jurisdiction of the flag state over flag ships on the high sea” to define the content, role and volume of this concept as one of the elements to ensure the existence of the “genuine link”. The author concludes that the concept, which is covered by the term “exclusive jurisdiction of the flag state over flag ships on the high sea”, should be characterized as the holistic legal phenomenon, understanding its “exclusive” (specific, special) legal nature, i.e. without analyzing the definition, the content and volume of the constituent parts of the term separately. The author singles out in the content of the “exclusive jurisdiction” the following: 1) the spatial sphere of its action is the high sea; 2) all flag vessels are subject to the exclusive impact of the competent authority – the state sovereignty of the flag state; 3) all flag ships use immunity from the jurisdiction of any state other than the flag state; 4) for certain vessels, UNCLOS 82 provides for “full immunity” and for others – “incomplete”, “limited immunity” in cases expressly provided for in international treaties and/or in the Convention; 5) immunity (full or limited) is provided by the legal protection of the flag state, which is based on the universally recognized principle of equality of independent sovereign states; 6) the ability of the flag ship to use the legal protection of the flag state is balanced by the responsibility of the latter for their actions, which is the indisputable condition for the principle of freedom of the open sea effectiveness and the principle of freedom of maritime traffic as its component. The author suggests to understand the “exclusive jurisdiction of the flag state over the flag ships on the high sea” as the universally recognized legal phenomenon of the modern international maritime law. It ensures the implementation of the concept of the “genuine link” between Ukraine as the flag state and Ukrainian ships (ships of Ukraine) in the process of forming the legal (maritime) doctrine for Ukraine.

Key words: freedom of the high sea, freedom of maritime traffic, flag state, flag ship, genuine link, exclusive jurisdiction of the flag state over flag ships on the high sea.