

## АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ МОРСЬКОГО ПРАВА

УДК 347.791.3(477) : 47.799.6

Нікіша Д.О., завідувач лабораторією кафедри  
морського та митного права НУ «ОЮА»;  
Левченко С.Г., к.ю.н.,  
фахівець 3 категорії НДЧ НУ «ОЮА»

**Міжнародні судові реєстри як крок до відродження  
торговельного флоту під українським прапором**

Стаття присвячена розгляду питання щодо необхідності впровадження міжнародного судового реєстру України як кроку до відродження торговельного флоту під українським прапором. Розглянуто світову практику створення міжнародних реєстрів суден як основного інструменту повернення національного флоту з офшорних зон та збереження флоту під національним прапором.

**Ключові слова:** міжнародний реєстр суден, «зручний прапор», Український міжнародний реєстр суден, торговельний флот.

Статья посвящена рассмотрению вопросов о необходимости внедрения международного судового реестра Украины как шага к возрождению торгового флота под украинским флагом. Рассмотрена мировая практика создания международных реестров судов как основного инструмента возврата национального флота из офшорных зон и сохранения флота под национальным флагом.

**Ключевые слова:** международный реестр судов, «удобный флаг», Украинский международный реестр судов, торговый флот.

The article considers the issues of implementation of the International Ship Registry as a way of restoring of the merchant fleet under the Ukrainian flag. As well as the world practice of creating an international register of ships as the main tool of returning from offshore of the national merchant fleet and the preservation of the fleet under the national flag.

**Keywords:** International Register of Vessels, «flag of convenience», Ukrainian international register of ships, the merchant shipping.

**Актуальність теми дослідження.** Розвиток морської галузі та наявність сильного як торговельного, так і воєнного морського флоту не тільки сприяє зростанню обсягів суднобудівельних робіт, збільшуючи зайнятість населення, а й зміцнює позиції держави на міжнародній політичній арені, стимулює інтеграцію в міжнародні економічні та політичні процеси. На жаль, успадкувавши 40 % кращого вантажного та пасажирського морського флоту колишнього СРСР, найбільших СРЗ, найпотужнішої суднобудівної індустрії, цей колосальний потенціал нашої країни в морській галузі, ми так і не змогли реалізувати в повній мірі. І хоча з формального погляду у нас усе гаразд — є низка нормативно-правових актів, спрямованих на розвиток морської галузі: рішення РНБОУ

від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо розвитку України як морської держави», Морська доктрина України, Стратегія розвитку морських портів на період до 2015 р., ухвалено, нехай і неоднозначний, Закон «Про морські порти України», однак, немає головного – єдиної, ефективної, спрямованої на розвиток галузі державної морської політики. А суть зазначених документів сьогодні, на жаль, зводиться до одного знаменника: морська галузь – це порти. Таке спрощене розуміння звужує спектр можливості прийняття адекватних державних рішень по всьому морегосподарському комплексу України та у значній мірі заважає розвитку суднохідної галузі країни.

Крім того, доволі значимим показником занедбаності торгівельного флоту України є дані UNCTAD (Конференції ООН із торгівлі та розвитку): на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України становив 6,177 млн.т., частка українського флоту у світовому торговельному флоті – 0,9 %, а в рейтингу найбільших морських країн світу Україна посідала 25-те місце, та вже на 1 січня 2010 р. дедвейт становив 0,97 млн.т., а країна посіла аж 70-те місце [6] і така регресивна ситуація, нажаль, продовжується і сьогодні.

Розв'язанням всього комплексу проблем відновлення морської могутності України повинен стати ряд адекватних заходів, які сприятимуть реалізації головних напрямів розвитку морегосподарського комплексу України, дадуть змогу не тільки чітко визначитися із тими перевагами, які Україна в змозі запропонувати судновласникам, а й дозволить розгорнути роботу зі створення та впровадження цілісної системи державної підтримки суднобудівельної галузі. А отже, наукова та практична цінність проведеного дослідження не викликає сумнівів.

**Метою статі** є дослідження проблем відродження флоту під українським прапором з урахуванням міжнародного досвіду розробки та впровадження міжнародного судового реєстру як кроку до відродження торговельного флоту. Адже законодавче регулювання питань відродження морегосподарського комплексу України все ще знаходиться на досить низькому рівні, а подальша доля ще існуючих державних судноплавних підприємств та загальні перспективи розвитку та існування вітчизняного флоту є досить незрозумілими.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогодні розвиток транспортного та рибпромислового флоту є одним із пріоритетних завдань більшості країн світу. Однак, на міжнародному ринку значну частину світового флоту становлять судна, зареєстровані під «зручними прапорами», в країнах так званої «відкритої реєстрації». Так, наприклад, Багами, Гондурас та Мальта прослідували прикладу Панами, яка під час Першої світової війни спростила порядок реєстрації іноземних суден, надала податкові пільги та понизила правові стандарти у сфері трудових відносин. Пізніше подібні порядки ввели також Ліберія (1948 р.) та Коста-Рика. З часом перелік країн, які пропонували «зручний прапор» значно розширився [7].

Панамський реєстр, початок якому було покладено в 1925 році, є найбільшим і найстарішим з «відкритих реєстрів» морських суден та має такі переваги: «відкритий реєстр» реєструє судна незалежно від громадянства їх власника; реєстр відомий своїми поміркованими митами, відсутністю податків при продажі суден, відсутністю мита на прибуток від зарубіжних морських комерційних перевезень; немає ніяких обмежень щодо віку суден, які можуть бути

зареєстровані будь-яким власником незалежно від громадянства або місця проживання; не потрібно надавати Сертифікат сюрвейєра про технічний стан судна (Certificate of Survey).

Необхідно відзначити, що Правила реєстрації суден під панамським прапором відповідають положенням загальноприйнятих міжнародних конвенцій про морське суднопластво. До панамського реєстру на рівних правах можуть прийматися судна, що належать як місцевим, так і іноземним судноплавним компаніям та індивідуальним власникам. Під панамський прапор на загальних підставах, незалежно від тоннажу або вантажопідйомності, приймаються судна будь-якого типу. Крім того, більш «гуманний» підхід виявляється і відносно терміну зносу суден: судна, яким не більше 20 років, можуть бути зареєстровані у звичайному порядку, а судна, що мають термін зносу понад 20 років – можуть бути зареєстровані на основі висновку спеціальної інспекції [5]. У результаті, під панамським прапором почало ходити стільки суден, що ще у 1933 р. це викликало стурбованість Міжнародної федерації транспортних робітників (ITF).

Після Другої світової війни масштаби реєстрації морських суден під «зручними» прапорами стали настільки значними, що ITF запровадило кампанію проти експлуатації флоту під «зручним» прапором. З'їзди ITF у 1949, 1952, 1958 рр. закликали бойкотувати судна, власники яких відмовлялися визнавати мінімальні соціальні гарантії для моряків, вироблені ITF. Бойкот стосувався близько 400 суден. Загальний тоннаж суден, зареєстрованих під «зручними» прапорами, зменшився на 20 %. Проте успіх виявився тимчасовим.

Надання державами «зручного прапору» власникам суден пільгових податкових умов стало причиною масового відтоку національного флоту традиційних морських держав під «зручні прапори». За кількістю суден і за загальним тоннажем на початку 90-х років минулого століття частка флоту під «зручним» прапором перевищила третину, а на початок XXI ст. – половину світового флоту. Зазначені процеси викликали зниження податкових надходжень до національних бюджетів від судноплавного бізнесу, загострення проблем працевлаштування «своїх» моряків, зниження рівня безпеки мореплавання, а держави втратили контроль над своїми компаніями, різко знизився потенціал національної безпеки [3].

Навіть одна із найбільш сухопутних держав світу, яка віддалена від найближчого морського узбережжя на півтори тисячі кілометрів – Монголія – активно рекламує свої послуги, пропонуючи судновласникам підняти «зручний» монгольський прапор, який дозволяє досить добре зекономити на податках. Звісно, пріоритетним завданням такої політики у Монголії є не відродження власного торговельного флоту, який ніколи й не існував, а заробляння коштів на потребі судновласників оптимізувати свої витрати.

Ситуація, що склалася, не оминула й Україну. Так, згідно з даними Центрального розвідувального управління США, під прапором інших країн у 2010 році було зареєстровано 197 суден (місткістю 1000 реєстрових тонн і більше), які належать українським судновласникам. Більшість із них зареєстровано в Камбоджі та на Мальті.

Результатом пошуків компромісного варіанту, здатного утримати вітчизняних судновласників від переведення суден з-під національної юрисдикції в економічно

більш привабливі «відкриті реєстри» країн «зручного» прапора та альтернативою інституту «зручних» прапорів стало створення та введення у дію міжнародних реєстрів суден. Започаткували тенденцію ефективного використання паралельно із звичайними реєстрами «других» («відкритих», «альтернативних», або «паралельних») міжнародних судових реєстрів Норвегія, Данія та Германія наприкінці 80-х років ХХ ст. [7]. Значні переваги для судновласників у порівнянні з національною реєстрацією, низькі податки на доходи від судноплавства, особливі правила та норми, з умовами оподаткування, подібними до умов, передбачених «відкритими реєстрами», та можливість держави отримати дохід до бюджету у вигляді тонажного податку сприяли тенденції збільшення числа країн, які розробили та ефективно використовують міжнародні судові реєстри. Так, на сьогодні у «других» реєстрах європейських морських держав зареєстровано велику частину всього торгового флоту під національним прапором: у Данії – 97 % суден, у Норвегії – 91 %, в Турції – 84 %, в Португалії – 80 %, в Італії – 70 %, у Великобританії – 69 %, у Франції – 65 % і т.д. [3].

Слід зазначити, що близько половини вже існуючих міжнародних реєстрів суден відносяться до групи офшорних. Вони утворені на залежних острівних територіях, що потрапляють під юрисдикцію метрополій: зокрема, у Великобританії – острів Мен, в Нідерландах – Антверпські острови, в Португалії – острів Мадейра, у Франції – острів Кергелен. Як правило, при такому виборі значно полегшується законодавча сторона введення нових реєстрів, оскільки можна використовувати автономні права острівних територій щодо пільгового оподаткування та інших умов реєстрації суден.

Саме створення за останні десятиліття аналогічних реєстрів багатьма морськими державами (Норвегією, Данією, Великобританією, Нідерландами, Францією, Італією, Германією, Турцією, Китаєм тощо) стало найбільш дієвим засобом державної підтримки національних судновласників. Крім того, Європейський союз ще у жовтні 2003 р. прийняв директиву про підтримку морського транспорту, в якій рекомендував створювати у країнах ЄС міжнародні судові реєстри. І це не дивлячись на той факт, що лібералізація економіки, обмеження пільг є найважливішими принципами політики ЄС [2].

Дуже цікавим є приклад реалізації вдалої морської політики у підтримці національних судновласників у Норвегії. Судовий реєстр тут був створений у 1987 р., основним правовим документом, що регулює порядок ведення та основні положення є Закон «Про Норвезький міжнародний судовий реєстр» від 12.06.1987 р. Відповідно, ст. 2 вищезазначеного Закону проголошує, що «Норвезький міжнародний судовий реєстр ведеться чиновником, який призначається Королем» (насправді ця функція покладена на Міністерство економіки та торгівлі Норвегії). Фінансування функціонування зазначеного реєстру в Норвегії здійснюється з державного бюджету країни [1].

Норвезький судовий реєстр дозволяє спиратися на колективні угоди про умови найму зі спілками моряків країни-засновника і країн-постачальників моряків (Філіппін, Індії, Польщі, Росії, Індонезії, Пакистану та ін.). Саме це дає змогу власнику судна отримувати основну економію у витратах на утримання екіпажів при комплектуванні їх вихідцями з країн з низьким рівнем оплати праці. Як наслідок, завдяки таким умовам не тільки практично припинився вихід

норвезьких суден під іноземні прапори, а й дедвейт норвезького флоту за чотири роки подвоївся, досягнувши 55 млн.т. Відповідно, значно зросли надходження до норвезького бюджету [10].

Окремо хотілось би приділити увагу дуже молодому Міжнародному судовому реєстру Республіки Казахстан. Поняття «Міжнародний судовий реєстр» введено у Казахстані лише у липні 2013 р. Метою його створення стало поліпшення економічних, юридичних, організаційних та інших необхідних умов, що забезпечують функціонування зареєстрованих у ньому казахстанських та іноземних суден, які мають всі переваги «зручного» прапора. Діяльність реєстру регламентується основними принципами, визначення яких полягає у розробці умов та обмежень реєстрації суден. У Реєстрі можуть бути зареєстровані судна, що знаходяться у власності казахстанських громадян і юридичних осіб, які здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства Республіки Казахстан при їх первісній реєстрації та іноземні судна.

Дозволяється реєстрація судна у Реєстрі, якщо воно має заставу та інші обтяження при наявності письмової згоди заставодержателя. При виборі рівня ставок зборів за діяльність суден у казахстанському міжнародному реєстрі суден враховується, що:

- створений реєстр має бути конкурентоспроможним у порівнянні з країнами «зручного» прапора і «других» реєстрів;
- економічні умови у реєстрі повинні бути на рівні країн, у яких зареєстровано діючий флот під іноземним прапором, контрольований Казахстаном;
- держава не тільки не повинна нести витрати по створенню і від діяльності реєстру, але й повинна мати додаткові надходження.

Розрахунки показують, що величина доходів тільки від реєстрації морського флоту, контрольованого Казахстаном, щорічно може бути не менше 1 млн. доларів США, а величина витрат на поточні витрати з утримання реєстру щорічно становить лише кілька тисяч доларів США. Очікується, що до 2018 р. суми прибуткового податку, сплаченого членами екіпажів суден, які можуть бути зареєстровані у міжнародному реєстрі суден будуть не менше 10 млн. дол. США. Таким чином, прогнозований рівень прибутку від роботи Казахстанського міжнародного реєстру суден підтверджує економічну доцільність його створення і рентабельність його діяльності.

З метою підтримки торговельного мореплавства країни і функціонування повноцінного Міжнародного судового реєстру, за аналогією з провідними світовими морськими державами і прикаспійськими країнами, Уряд Республіки Казахстан та державні органи, відповідальні за економічні реформи у сфері морського транспорту країни, у даний час проводять роботу по внесенню змін до бюджетного та податкового законодавства. Тим більше, це актуально на сучасному етапі, коли у останні роки будівництво нового флоту у Казахстані ведеться шляхом залучення інвестицій під різні форми забезпечення (лізинг, заставу споруджуваних і експлуатованих суден, корпоративні гарантії судноплавних компаній) та створення змішаних компаній з іноземними партнерами [8].

Іншими досить успішними прикладами є судові реєстри у сусідніх Молдові та Грузії, які також пішли шляхом впровадження Міжнародних реєстрів суден з наданням судовласникам, які в них реєструються, певних пільг, що допомогло

їм значно наростити дедевейт суден та зростити надходження до державного бюджету. Згідно існуючих даних у 2010 р. у Грузії зареєстровано 15 суден, а в Молдові (!) — 12, які належать українським судновласникам [6].

Нормативні документи, що стосуються організації грузинського міжнародного реєстру, вступили у силу у жовтні 1998 р., хоча перше судно було зареєстровано ще у лютому 1995 р. Спочатку після розпаду СРСР 67 суден автоматично перейшли під грузинський прапор. Однак, темпи зростання були досить солідними. До 2007 р. під грузинським прапором ходило вже близько 400 суден — приблизно 1 млн. 300 тис. реєстрових тонн. Останнім часом політика реєстрації суден під прапором Грузії була посилена, підвищилися вимоги до менеджменту суден, до підготовки членів екіпажу. На сьогоднішній день грузинський міжнародний реєстр налічує 320 суден.

Процедура реєстрації суден під прапором Грузії спрощена, хоча стандарти цієї процедури нітрохи не нижче існуючих у світі. По суті, ця процедура зафіксована у Конвенції з реєстрації морських суден. Вона була підписана ще в 1997 р., але її ратифікували та підписали лише три країни, у тому числі й Грузія. Всі судна, що ходять під грузинським прапором, звільнені від митних платежів та податків, платять тільки щорічний реєстраційний збір.

Порядок і умови реєстрації судна під прапором Республіки Молдова регулюється Кодексом торговельного мореплавства Республіки Молдова, до якого ще в липні 2003 р. було внесено зміни, що значно спростили правила реєстрації суден під молдавським прапором. Так, головними перевагами суднового реєстру Молдови є низький збір за реєстрацію, продовження або анулювання реєстрації та короткий термін видачі документів. Ще одна перевага полягає в тому, що Молдова не накладає вікових обмежень для реєстрації суден. Наприклад, найстарішими судами, які ходять під молдавським прапором, є *Cosan-1* (побудований у 1960 р.), *Feodor i Samental A* (побудовані у 1962 р.), *Lady Aziza*, *Polaris-1 i Sprint* (1963 р.), *Azzurra*, *Lilya Karastoyanova*, *Isabella i Guniz* (1964 р.). Із загального числа суден, зареєстрованих під прапором Молдови, 25 суден у віці від 42 до 50 років, 87 — віком від 32 до 41, а 53 судна — віком від 22 до 31 року. Тільки два морських судна, зареєстрованих під прапором Молдови, були побудовані в 1990 р. і лише одне — молодше 20 років [11].

Одержати реєстрацію в Судновому реєстрі Молдови та право плавання під молдавським прапором можуть судна, які знаходяться у власності у фізичних та юридичних осіб Республіки Молдова, перебувають у власності іноземних фізичних та юридичних осіб, а також судна, експлуатовані цими особами на підставі бербоут-чартеру або договору про лізинг.

Судно одержує право плавання під прапором Республіки Молдова з моменту його реєстрації у судновому реєстрі або Судновій книзі. При цьому судновласники, власники суден і фрахтувальники, які зареєстрували свої судна у судновому реєстрі, звільняються від сплати податків та мита відповідно до чинного законодавства.

Придбане або побудоване в іншій державі судно отримує право плавання під прапором Республіки Молдова з моменту видачі консулом Республіки Молдова тимчасового свідоцтва, що посвідчує це право. Таке свідоцтво дійсне до реєстрації судна у судновому реєстрі або у Судновій книзі, але не більше

одного року.

За заявою фрахтувальника судно, зафрахтоване за бербоут-чартеру, може бути зареєстровано тимчасово (на строк, що не перевищує строку дії бербоут-чартеру) у судовому реєстрі або у Судновій книзі, якщо на момент фрахтування воно не внесено в судовий реєстр іншої держави або внесено у судовий реєстр іншої держави, але право плавання під прапором цієї держави призупинено, що підтверджується судовласником, який надає відповідний сертифікат.

Судно повинно бути зареєстровано у судовому реєстрі або у Судновій книзі тільки в одному морському порту Республіки Молдова. Судно виключається з судового реєстру або судовий книги, якщо воно визнано непридатним для подальшої експлуатації та не підлягає ремонту, втратило право плавання під прапором Республіки Молдова чи загинуло або пропало без вісті.

Республікою Молдова не визнається запис про реєстрацію її судна у судовому реєстрі іншої держави, якщо це судно не було виключено у встановленому порядку із судового реєстру або судової книги. Судно, зареєстроване у реєстрі суден іноземної держави, може бути зареєстровано у судовому реєстрі або у Судновій книзі після виключення з реєстру суден іноземної держави та подання свідоцтва [9].

Розглянувши велику кількість можливих переваги міжнародних реєстрів різних країн окремо хочеться звернути увагу на одну досить істотну перевагу більшості міжнародних реєстрів (у порівнянні із реєстрами «зручного прапора») – це відсутність країн, які створили та використовують міжнародні реєстри в «чорних» списках міжнародної спільноти. В свою чергу, «чорні списки» стосуються, зокрема, держав «зручного прапора», а судна, які ходять під прапорами країн «відкритої реєстрації» підлягають першочерговим прискіпливим перевіркам різних служб.

Виходячи із зазначеного, можна сміливо стверджувати, що впровадження міжнародного реєстру морських суден в Україні дасть реальний шанс для відродження українського флоту, стимулювання залучення інвестицій у його розвиток – в інтересах нашої держави та з позитивним ефектом для національної економіки, з можливістю створення передумов для вирішення наступних завдань:

- створення стабільних економічних умов, які склалися на міжнародному фрахтовому ринку, що дозволить залучити під українську реєстрацію судна, які будуються, та в даний час ідуть під «зручні» прапори інших країн;

- залучення під українську реєстрацію іноземних суден країн, що не мають виходу до моря;

- використання сучасної міжнародної заставної схеми фінансування будівництва суден під українським прапором;

- підвищення авторитету торгівельного флоту України, збереження кваліфікованих морських кадрів, створення додаткових робочих місць на судах та на березі.

На сьогоднішній день неодноразово обговорюються варіанти відродження флоту під українським прапором, в тому числі за допомогою створення українського міжнародного реєстру суден. Питання введення такого реєстру в Україні дискутується приблизно з 2001 р. Було навіть розроблено кілька варіантів законопроекту про міжнародний реєстр суден. Однак, на жаль, Закон

досі не прийнято. Хоча на даний час Міністерство інфраструктури допрацьовує законопроект «Про міжнародний реєстр суден України», який, сподіваємося, найближчим часом Кабінет міністрів відправить на розгляд парламенту [7; 4].

Для успішного функціонування українського міжнародного реєстру морських суден необхідно врахувати досвід країн, які вже досить давно та успішно напрацьовують практику застосування міжнародних реєстрів суден. Наша ситуація сприяє цьому, оскільки відповідно до норм, закріплених у ЮНКЛОС, Україна має набагато більшу свободу маневру. Головне для успішності міжнародного реєстру — щоб він був дійсно міжнародним.

Однак, залучити судна під український прапор за рахунок преференцій, які надаються, вирішити проблему відновлення українського морського торговельного флоту можливо лише після внесення відповідних змін до Кодексу торговельного мореплавства, який потребує приведення у відповідність із новими економічними реаліями та паралельного внесення до Податкового кодексу України змін, які передбачають зменшення податкового тягаря для судновласників. Без прийняття таких кроків введення міжнародного реєстру суден України навряд чи матиме сенс. Адже «зручні» прапори піднімають над своїми судами і багато українських перевізників, яких «рідний» не приваблює через необхідність платити більше податків, зборів, мит і т.п. Та й піднімати український прапор згідно зі ст. 32 Кодексу торговельного мореплавства України може лише компанія, у статутному капіталі якої є кошти тільки вітчизняних засновників. Така норма передбачає, що іноземним громадянам дорога до реєстратора зовсім закрыта. Це обмеження — рудимент радянської епохи, і якщо ми хочемо привернути судновласників під український прапор, його потрібно скасувати. На практиці це правило досить легко обійти: необхідно тимчасово виключити нерезидента з ТОВ (на момент подачі документів реєстратору), після чого ввести його назад — це не контролюється і санкція за таке «порушення» відсутня.

Зрозуміло, судна, зареєстровані у Міжнародному реєстрі, як і всі судна під прапором України, повинні мати право працювати у каботажі. Не слід обмежувати вік суден, що підлягають реєстрації у Міжнародному реєстрі. Адже сучасна система контролю суден з боку держави порту набула настільки універсального характеру, що субстандартне суднопластво буде скорочуватися. Однак, якщо Україна хоче прийняти міжнародний реєстр, то повинна подбати про свою міжнародну репутацію. Зокрема, не можна допускати реєстрацію занадто застарілих суден (яких в Україні немало).

Процедура реєстрації суден у Міжнародному реєстрі повинна бути простою і зрозумілою, передбачати можливість реєстрації обтяжень. Слід ввести, можливо, більш широкую свободу для національності членів екіпажу судна.

Сфера відносин з приводу реєстрації морських суден дуже чутлива. Нехай і невеликі, пільги вже стануть чинником залучення суден під прапор України. Звичайно, велике значення має зручність користування Реєстром у прямому сенсі, тобто він, як приклад, має бути єдиним і, для зручності, доступним у електронній формі [4].

**Висновки.** Україні слід негайно впроваджувати міжнародну практику створення міжнародних реєстрів морських суден. Адже створення такого роду реєстрів дає можливість одній конкретній державі провести вирівнювання конку-

рентних позицій на світовому фрахтовому ринку при одночасному вирішенні стратегічних завдань держави з підвищення конкурентоспроможності в цій сфері, протидії відтоку національного тоннажу під «зручні» прапори, зростання надходження до державного бюджету, та зміцнення своїх позицій на світовій політичній арені.

На нашу думку, вже сьогодні Україні слід розгорнути роботу по створенню і впровадженню цілісної системи підтримки морської галузі та впровадженню більш далекоглядної морської політики, окремим кроком потрібно чітко визначитися з тими перевагами, які Україна готова запропонувати судновласникам, звісно все це повинно робитися із урахування вже наявного міжнародного досвіду.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Информация о Норвежском международном судовом регистре. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rusnorge.com/archives/696>
2. Ильницкий К. Международный судовой реестр. Почему бы нет? // К. Ильницкий / Порты Украины. – №4. – 2004. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/1215>
3. Международные судовые реестры / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://sea-law.ucoz.ru/index/mezhdunarodnye\\_reestry/0-15](http://sea-law.ucoz.ru/index/mezhdunarodnye_reestry/0-15)
4. Мельников Н. Второй реестр судов в Украине // Н. Мельников / Порты Украины. – 2014. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/vtoroj-reestr-sudov-v-ukraine/>
5. Морской реестр – Республика Панама. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://atsa-panama.com/rus/ship\\_register.html](http://atsa-panama.com/rus/ship_register.html)
6. Морська галузь: чи пройшла Україна точку неповернення? // Дзеркало тижня. Україна. – № 11. – 2012. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/morska\\_galuz\\_chi\\_proyshla\\_ukrayina\\_tochku\\_nepovernennya.html](http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/morska_galuz_chi_proyshla_ukrayina_tochku_nepovernennya.html)
7. Муравский А. Флаг в руки: правительство хочет ввести международный реестр судов. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://cfts.org.ua/articles/flag\\_v\\_ruki\\_pravitelstvo\\_khochet\\_vesti\\_mezhdunarodnyy\\_reestr\\_sudov\\_359](http://cfts.org.ua/articles/flag_v_ruki_pravitelstvo_khochet_vesti_mezhdunarodnyy_reestr_sudov_359)
8. О Международном судовом реестре Республики Казахстан. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.facebook.com/kazmortransflot/posts/1447292198878411>
9. Регистрация судов и право плавания под флагом Республики Молдова. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.furtunalawyers.com/?p=89>
10. Российский Международный Реестр (второй регистр) Судов. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://works.tarefer.ru/84/100101/index.html>
11. Молдова: «кладбище» морских судов в Европе. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pan.md/news/Moldova-kladbishie-morskih-sudov-v-Evrope-/16736>