

УДК 351.813.23

Кузнецов С. О., к.ю.н., професор кафедри морського та митного права НУ «ОЮА»;
Аверочкина Т. В., к.ю.н., доцент кафедри морського та митного права НУ «ОЮА»

Реєстрація суден в альтернативних реєстрах: правовий аналіз

Статтю присвячено дослідженню практики реєстрації суден в альтернативних реєстрах. Проведено аналіз норм Конвенції ООН з морського права 1980 року щодо реєстрації суден та визначено, що основною метою реєстрації суден є забезпечення безпеки мореплавства. Зазначено, що пропозиції стосовно створення міжнародного реєстру суден в Україні, в основному, мають на меті та обумовлені необхідністю збільшення доходів бюджету країни та не враховують головної мети державної реєстрації – забезпечення безпеки мореплавства.

Ключові слова: реєстрація, міжнародні реєстри, «зручна» реєстрація, «зручний» прапор, UNCLOS'82.

Статья посвящена исследованию практики регистрации судов в альтернативных реестрах. Проведен анализ норм Конвенции ООН по морскому праву 1980 г. относительно регистрации судов и отмечено, что основной целью регистрации судов является обеспечение безопасности мореплавания. Указывается, что предложения о создании международного реестра судов в Украине, в основном, имеют целью и обусловлены необходимостью увеличения доходов бюджета страны и не учитывают главной цели государственной регистрации – обеспечение безопасности мореплавания.

Ключевые слова: регистрация, международные реестры, «удобная» регистрация, «удобный» флаг, UNCLOS'82.

The article investigates the practice of registering ships in the alternative registries. The analysis of the norms of the UN Convention on the Law of the Sea 1980 on the registration of ships and noted that the main purpose of the registration of ships is to ensure safety of navigation. It is stated that the proposal to establish an international registry of vessels in Ukraine generally have a purpose, and due to the need to increase budget revenues and does not take into account the main objectives of the state registration – ensuring safety of navigation.

Key words: check, international registries, convenient registration, flag of convenience, UNCLOS'82.

Актуальність. Сьогодні в Україні все частіше обговорюється необхідність створення міжнародного реєстру суден з метою збільшення тоннажу під українським прапором, повернення суден вітчизняних судновласників з-під «зручних» прапорів та збільшення доходів державного бюджету. Останнє зазвичай розглядається у якості чи не найголовнішої мети запровадження такого реєстру. Проте автори таких ініціатив не звертають уваги на міжнародно-правові засади та істинні цілі реєстрації суден, закладені конвенціями ООН з морського права 1982 р. [1] (далі – UNCLOS'82) та про умови реєстрації суден 1986 р. [2].

Стан дослідження. Правові розвідки у сфері реєстрації суден, необхідності створення альтернативних реєстрів суден представлені як у вітчизняній, так й в зарубіжній доктрині морського права (С. Бергstrand, Дж. Бернфилд, Ф.С. Бойцов, Р.А. Варгас, Г.С. Горшков, Р. Грейнер, Л.М. Давиденко, Х. Дікінсон, Г.С. Єгіян, А.С. Кокін, А.Л. Колодкін, В.О. Котлубай, Д. Коломбос, М.В. Никитюк, Ф. Хиггинс, О.М. Шемякін та ін.). Проте правового аналізу реєстрації суден в альтернативних реєстрах в них проведено не було, що і обумовило вибір мети цього дослідження: аналіз практики реєстрації суден в альтернативних реєстрах,

визначення, відповідно до норм сучасного морського права, головних цілей державної реєстрації суден.

Виклад основного матеріалу. Реєстрація суден існує з тими чи іншими відмінностями маже у всіх державах. Вона розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за судами, що плавають під національним прапором країни. За допомогою реєстрації держава контролює момент виникнення у судна права плавання під національним прапором, дотримання національного законодавства про відчуження суден та про передачу їх у заставу, а також законодавства про безпеку мореплавства. Реєстрація суден дозволяє вести облік флоту, що плаває під національним прапором країни, розроблювати різні програми та заходи для розвитку або підтримки національного флоту.

Друга мета обов'язкової реєстрації полягає в оцінці тих якостей судна, які чинять вплив на розмір прибутку та в переведенні цієї оцінки в реєстрові тонни. Офіційний або реєстровий тоннаж є умовним поняттям, що застосовується для встановлення відмінностей між суднами у зв'язку зі сплатою ними зборів та податків. Він не має жодного відношення до ваги судна, вантажу, які судно може прийняти при повному завантаженні. Реєстровий тоннаж визначається на підставі вимірювань, виконуваних інспекторами країни прапору судна. Вимірювання робляться у відповідності з правилами реєстру цієї країни та заносяться до сертифікату реєстру, що зберігається на судні [3, 57].

В юридичній літературі визнається, що реєстрація суден та прав на них є серйозною державною функцією [4], що здійснюється державою для обліку суден, які плавають під національним прапором та контролю за дотриманням цими суднами умов міжнародних договорів, якими врегульоване морське судноплавство [5, 11].

Реєстрація судна є юридичним актом визнання державою виникнення, обмеження, переходу або припинення прав на судно та є єдиним доказом існування зареєстрованих прав. Ці права можуть бути оскаржені тільки в судовому порядку. Реєстрація судна в судовому реєстрі розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за суднами, що плавають під національним прапором.

За допомогою реєстрації здійснюється контроль моменту виникнення в конкретного судна права плавання під прапором цієї держави, дотримання законності та легітимності відчуження суден і передачі їх у заставу, а також дотримання заходів безпеки мореплавства. Здійснення реєстрації судна означає також, що національний орган морської адміністрації перевірів правові аспекти та технічний стан судна, і переконався в їхній повній відповідності вимогам національного законодавства, заснованого на міжнародних нормах, і свідчить цей факт перед третіми особами. Головними умовами реєстрації судна у відповідному реєстрі є підтвердження про анулювання попередньої реєстрації, якщо така наявна, а у випадку бербоут-чартеру (фрахтування судна без екіпажа) підтвердження в тому, що право плавання під прапором іншої держави припинено, а так само свідоцтво про технічний стан судна видане одним з класифікаційних товариств.

Реєстрація судна є умовою набуття національної приналежності та права плавання під державним правом. Набуття судном права плавання під державним прапором певної держави визначає національну приналежність судна. Таким чином ці правові властивості є тісно пов'язаними. Умови державної реєстрації є різними в різних країнах. Простір, що займає судно, вважається частиною території країни, під прапором якої морське судно вправі плавати. Таким чином,

держава прапора набуває суверенних прав в цьому просторі, та органи цієї держави одержують відповідну компетенцію, що означає виникнення також й певних обов'язків держави та її органів у просторі, що займає морське судно. На морському судні встановлюється правопорядок держави прапора. Цей правопорядок у різних державах теж може значно різнитися [6, 50].

Наприкінці ХХ ст. в традиційних морських державах, крім основних національних судових реєстрів, у якості альтернативи інституту «зручних» прапорів з метою повернення національного флоту з офшорних зон були створені т. зв. «міжнародні» («другі», «відкриті», «альтернативні», або «паралельні») судові реєстри (чи реєстри) з особливими правилами реєстрації. Цей захід став результатом пошуку компромісного варіанту, покликаного утримати вітчизняних судовласників від переведення суден з-під національної юрисдикції до економічно більш привабливих відкритих реєстрів країн «зручного» прапора. Вони з'явилися як засіб запровадження більш гнучкої, ніж національна, системи реєстрації для суден, задіяних в міжнародному торговельному мореплаванні [7, 16].

Поштовхом до створення таких реєстрів було обвальне скорочення у вісімдесяті роки минулого століття торговельного флоту під прапорами традиційних морських держав, особливо держав Західної Європи, на фоні циклічної кризи в світовому судноплаванні та низької кон'юнктури фрахтових ринків. Однією з перших використала цю форму виходу з кризи Норвегія, що створила у 1987 р. Норвезький міжнародний судовий реєстр, завдяки якому не лише практично припинився перехід норвезьких суден під іноземні прапори, але дедвейт норвезького флоту за чотири роки подвоївся, сягнувши 55 млн. т., попутно збільшивши надходження до бюджету країни.

Згодом практика створення міжнародних реєстрів знайшла широке застосування. Найбільш активний період їх запровадження припав на 1986–1997 рр., коли Данія, Італія, Іспанія, Португалія, Бразилія, Німеччина, Франція, Японія та деякі інші країни створили свої реєстри. Біля половини міжнародних реєстрів, що існують сьогодні, належать до групи офшорних. Вони створені на залежних острівних територіях, на які поширюється юрисдикція метрополій. Тут зосереджена більша частина всього торговельного флоту під національним прапором. Характерним є те, що й в інших країнах також ставилися питання про вибір острівних територій в якості можливого місця розміщення нових реєстрів: в Норвегії — о. Шпіцберген, в Німеччині — о. Гельголанд, в Фінляндії — Аландські острови. Як правило при такому виборі значно полегшувалася законодавча сторона запровадження нових реєстрів, оскільки можна використовувати автономні права острівних територій стосовно пільгового оподаткування та інших умов реєстрації суден [8 - 10].

Утворення альтернативних реєстрів з часом стало загальноприйнятою світовою практикою, основною особливістю якої стало забезпечення роботи таких суден винятково на світовому фрахтовому ринку, поза акваторією держави реєстрації (держави прапора), і конкуренції з судами інших країн за право одержання контрактів на перевезення. Фактично всі країни Європи мають свій міжнародний реєстр, завдяки чому з офшорних зон вертаються й флот, й кошти. Наприклад, частка національного флоту, зареєстрованого у власних міжнародних реєстрах, в Данії складає 97%, в Норвегії — 91%, в Португалії — 80%, у Великобританії — 69%, у Франції — 65%. Подібні реєстри створили Туреччина, Грузія, РФ [11, 24], Німеччина, Японія, Люксембург, Іспанія, Нідерланди, Італія [12, 23]. Фінляндією створено навіть

третій судовий реєстр на Аландських островах (поряд з Фінським реєстром звичайної дії та Фінським реєстром паралельної дії, що веде облік вантажних суден), які є особливим регіоном Фінляндії: мають автономію, власну податкову систему та повну залежність від паромних перевезень. Суттю запровадження цього реєстру була необхідність створення вигідних умов роботи для фінських пасажирських суден, підвищення рівня соціального захисту фінських мореплавців та підтримання рівня податків, що визначаються муніципальними радами, а також запровадження податку на тоннаж [13].

«Відкриті» реєстри, як вважається, є допомогою судовласникам у скороченні витрат, підвищенні конкурентоздатності на світовому фрахтовому ринку та чинять певні перешкоди переходу національного тоннажу під «зручні» прапори. При реєстрації у «другому» реєстрі, суда підіймають не «зручний», а свій національний прапор, потрапляють під юрисдикцію власної держави, але при цьому податкові та законодавчі вимоги є подібними «зручним». Відбувається вирівнювання конкурентних позицій на світовому фрахтовому ринку при одночасному вирішенні стратегічних завдань держави та більшій юридичній захищеності судноплавних компаній та моряків. Також до таких реєстрів можуть потрапити на пільгових умовах й суда іноземних судовласників та отримати, як наслідок, визнаний прапор провідної морської держави. В цьому реєстрація у міжнародних реєстрах є подібною до «зручної». Істотною перевагою більшості других реєстрів можна вважати відсутність їх в «чорних» списках держав, під прапорами яких суда підлягають першочерговим перевіркам за умовам регіональних угод. Для держави, в якій створюється другий реєстр, позитивний ефект від його запровадження полягає в тому, що практично припиняється перехід суден вітчизняних судовласників під іноземні прапори, приваблюються іноземні судовласники, збільшується дедевіт флоту під національним прапором і, як наслідок, зростають надходження до бюджету.

На перший погляд повернення суден до основних реєстрів або до створених других реєстрів може виглядати привабливим, але якщо повернення суден під національний прапор після цього обернеться оподаткуванням прибутку від судноплавної діяльності за повними податковими ставками, то перспектива такого повернення може виявитися менш цікавою. Тому провідні морські держави Європи виробили альтернативний спосіб оподаткування судноплавних компаній. Зокрема був запропонований варіант відмови від основного податкового законодавства та запроваджений розрахунок податку на прибуток судноплавних компаній лише на основі валової місткості їхніх суден. Сума розрахованого таким чином податку до сплати є значно меншою, ніж вона була б при застосуванні стандартного корпоративного оподаткування. Саме ця комбінація гнучких вимог до реєстрації суден та низького рівня оподаткування судноплавних компаній дозволила зупинити занепад торговельного судноплавства в традиційних морських країнах та, в деяких випадках, навіть призвела до невеликого зростання. Нідерланди були першою країною, якій вдалося вирівняти існуюче податкове законодавство шляхом запровадження податку на тоннаж у 1996 р. [7, 16].

Слід наголосити, що вибір прапора, під яким буде зареєстровано судно, є досить важливим для кредитора, який враховує прапор реєстрації, ухвалюючи рішення щодо фінансування судноплавних компаній. Кредитори, стурбовані потенційною відповідальністю за забруднення навколишнього середовища, надають великого значення програмі інспекції суден із забезпеченням їх відповідності стандартам

безпеки і експлуатації. З економічного погляду наслідки реєстрації в тій або іншій країні є дуже істотними для судноплавної компанії, зокрема це стосується наступних аспектів: податки, законодавство (необхідність дотримуватись певного законодавства щодо сплати податків, можливого державного регулювання окремих сфер діяльності компанії, аудиту і бухгалтерського обліку, найму персоналу, інших питань, що можуть вплинути на економічні результати діяльності); стандарти безпеки (в разі реєстрації під прапором, який припускає приєднання до Конвенції СОЛАС [14] і виконання її вимог судовласник зобов'язаний підтримувати постійний високий стандарт технічного стану судна, а в разі реєстрації під прапором, який не припускає приєднання до СОЛАС, він отримує можливість заощадити на витратах, пов'язаних з технічним обслуговуванням та ремонтом судна); умови найму екіпажу (деякі юрисдикції по-своєму регламентують національну приналежність (громадянство) членів екіпажу).

В літературі виокремлюються три групи реєстрів за тісною реальною зв'язку в економічній, адміністративній та правовій сферах:

перша — це країни «зручних» прапорів, де практично повністю відсутній економічний зв'язок держави з судном, та дуже слабкий зв'язок адміністративний та юридичний (Панама, Ліберія, Багамські острови);

друга — так звані «другі» реєстри, які розділяються на залежні (офшорні) та міжнародні (альтернативні). Відмітною особливістю залежних реєстрів є їх створення на територіях, які хоча й входять до складу країни, але мають певну правову та економічну самостійність та умови реєстрації, та, відповідно, можуть бути більш ліберальними, ніж в основному реєстрі країни (о. Мен (Велика Британія), Люксембург (лише для бельгійських суден), о. Кергелен (Франція), Мадейра (Португалія), о. Кюрасао (Нідерландські Антильські острови), Канарські острови);

третья — основні реєстри традиційних морських держав, які мають високу ступінь економічного, адміністративного та юридичного зв'язку судна з державою його реєстрації, але, більшою мірою, є економічно непривабливими як для судовласників, так й для інвесторів, оскільки експлуатація суден, що зареєстровані в таких реєстрах пов'язана з високими витратами на утримання екіпажу т високим рівнем оподаткування кінцевих результатів діяльності [15, 58].

Отже, більшість з наведених нами позицій дослідників щодо альтернативних реєстрів ґрунтується на переважаючій ролі економічного фактору їх створення. Проте, на наш погляд, розгляд в якості пріоритетної мети створення альтернативних реєстрів збільшення надходжень до державного бюджету держави прапора є некоректним. Адже інститут реєстрації суден, за змістом UNCLOS'82, спрямований не на збільшення доходів до бюджету держави-реєстратора (держави прапора), а, в першу чергу, на забезпечення безпеки мореплавства.

Відповідно до ст. 91 «Національність суден» UNCLOS'82, кожна держава визначає умови надання своєї національності судам, реєстрації суден на її території і права плавати під її прапором. Суда мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Між державою і судном повинен існувати реальний зв'язок. Кожна держава видає відповідні документи суднам, яким вона надає право плавати під її прапором.

Необхідно відзначити, що UNCLOS'82 не містить визначення поняття «реальний зв'язок» і визначити його можна через дослідження обов'язків держави прапора, зазначених у ст. 94 «Обов'язки держави прапора»: 1. Кожна держава ефективно здійснює в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою

юрисдикцію і контроль над суднами, які плавають під її прапором.

2. Кожна держава, зокрема:

а) веде реєстр суден із зазначенням назв суден, що плавають під її прапором, та їхніх даних, крім тих суден, які виключені із загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їхніх невеликих розмірів; і

б) бере на себе відповідно до свого внутрішнього права юрисдикцію над кожним судном, яке плаває під її прапором, і над його капітаном, офіцерами та екіпажем з адміністративних, технічних і соціальних питань, що стосуються даного судна.

3. Кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки у морі, зокрема в тому, що стосується:

а) конструкції, обладнання і придатності до плавання суден;

б) комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден з урахуванням застосованих міжнародних документів;

с) користування сигналами, підтримання зв'язку й попередження зіткнень.

4. До числа таких заходів входять заходи, необхідні для забезпечення того, щоб:

а) кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні проміжки часу, інспектувалося кваліфікованим судовим інспектором і мало на борту такі карти, мореплавні видання і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання судна;

б) кожне судно очолювалося капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема у галузі судноводіння, навігації, зв'язку і судових машин та обладнання, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю відповідав типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна;

с) капітан, офіцери і, необхідною мірою, екіпаж були повністю ознайомлені із застосованими міжнародними правилами з питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища і підтримання зв'язку по радіо і були зобов'язані дотримуватися таких правил.

5. Вживаючи заходів, передбачених у пунктах 3 і 4, кожна держава зобов'язана дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики й робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання.

6. Держава, яка має явні підстави вважати, що належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна не здійснюються, може повідомити про такі факти державу прапора. При отриманні такого повідомлення держава прапора зобов'язана розслідувати це питання і, коли це доречно, вжити будь-яких заходів, необхідних для виправлення становища.

7. Кожна держава організовує розслідування достатньо кваліфікованою особою або особами чи під їхнім керівництвом кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, за участю судна, яке плаває під її прапором і призвело до загибелі громадян іншої держави або до завдання їм серйозних ушкоджень, або серйозної шкоди суднам або установкам іншої держави, або морському середовищу. Держава прапора та інша держава співробітничать у будь-якому розслідуванні, що проводиться цією іншою державою, будь-якої такої морської аварії або навігаційного інциденту.

Саме виконання цих обов'язків державою прапора є реалізацією «реального

зв'язку» між нею та судном, що занесено до її реєстру. І цілком очевидним є те, що між судном та державою прапора має бути забезпечений «реальний зв'язок» у будь-якому випадку: як при реєстрації в основному, так й в альтернативних державних реєстрах, адже UNCLOS'82 не містить жодних вказівок щодо цього та не передбачає існування декількох реєстрів суден. Отримання ж прибутку від реєстрації або від виконання державою прапора своїх обов'язків стосовно зареєстрованих суден взагалі не згадується в UNCLOS'82. Беззаперечно, наслідком приваблення судновласників полегшеними умовами реєстрації, будуть додаткові прибутки бюджету, але це в жодному випадку не може бути основною метою здійснення їхньої реєстрації. Крім того, як вбачається, реєстрація суден взагалі не може бути діяльністю, спрямованою на отримання прибутків та має забезпечувати лише покриття адміністративно-господарських видатків з реєстрації суден і утриманню штату працівників реєстраційної служби.

За всієї своєї прогресивності, UNCLOS'82 не містить жодних перешкод існуванню «зручної» реєстрації суден, поширення якої наприкінці минулого століття отримало значних масштабів, і більшість аварійних ситуацій того часу ставалося саме з морськими судами, що були зареєстровані в «зручних» реєстрах. Не передбачається UNCLOS'82 й жодних заходів протидії створенню міжнародних реєстрів. Це стало причиною розроблення окремої міжнародної угоди, що була б присвячена реєстрації суден та ускладнила б практику «зручної» реєстрації. Результатом проведеної роботи стало прийняття у 1986 р. Конвенції ООН про умови реєстрації суден, метою якої визначено «забезпечення або, залежно від випадку, зміцнення реального зв'язку між державою та судами, що плавають під її прапором, і для ефективного здійснення своєї юрисдикції та контролю над такими судами щодо ідентифікації та підзвітності власників і операторів суден, а також щодо адміністративних, технічних, економічних та соціальних питань» (ст. 1).

Основними новелами Конвенції 1986 р., спрямованими на подолання практики «зручних» прапорів, є норми ст.ст. 6, 8, 10 щодо ідентифікації та підзвітності, власності на суда та ролі держави прапора щодо управління судноплавними компаніями. Але станом на липень 2015 р., Конвенція 1986 р. не діє, адже відповідно до ст. 19, вона набирає чинності через дванадцять місяців після дати, на яку не менше 40 держав, загальний тоннаж яких складає щонайменше 25% світового тоннажу, стануть її Договірними Сторонами. Набуття чинності цієї конвенцією наразі не очікується, адже питома вага сучасного тоннажу зареєстрована саме у «зручних» та міжнародних реєстрах.

В Україні давно обговорюється можливість створення міжнародного реєстру суден, при цьому головна увага звертається на одержання додаткових прибутків від цієї діяльності. У 2006 р. Міністерство транспорту та зв'язку України підготувало законопроект, спрямований на залучення під український прапор суден з офшорних зон. Відповідно до проекту, податкові пільги для судновласників дозволять залучити в країну кілька тисяч суден та створити в Україні систему реєстрації суден яку, за об'ємом пільг, можна вважати конкурентом офшорним зонам Ліберії, Мальти та Панами. Податковий рай для судновласників збираються зробити за прикладом існуючих «пароплавних» офшорів: компанія, що зареєструє судно під українським прапором буде платити лише фіксований щорічний податок. Його величина буде варіюватися в залежності від водотоннажності судна. Тобто для середнього судна дедвейтом 20 тис. т плата буде склалася зі стартового реєстраційного збору в

сумі \$6,5 тис. та щорічного збору в \$4,1 тис. У випадку прийняття Верховною Радою законопроекту очікувалося, що під український прапор протягом трьох-чотирьох років можуть перейти до 5 тис. суден. Одним зі спірних питань у документі є порядок розподілу доходів від реєстрації суден. Передбачається, що 10% буде надходити прямо до держбюджету, а 90% – до спецфонду, призначеного для розвитку морського та річкового транспорту, підтримки безпеки судноплавства та утримання «Укрморрфлоту» [16].

На початку 2014 р. було проведено нараду робочої групи під головуванням заступника Міністра інфраструктури України щодо розробки Реєстру морських і річкових суден України, під час якої обговорювалася необхідність прийняття Закону України «Про Міжнародний Реєстр морських і річкових суден України» на основі проведеного аналізу аналогічних Реєстрів Панами, Росії, Грузії, Молдови та інших країн. У документі, на думку фахівців, мають бути зібрані і адаптовані до національних умов світові стандарти процедури реєстрації флоту, зафіксовані прийнятні ставки оподаткування як самої реєстрації, так і доходів від експлуатації суден, вигідні для банків алгоритми участі в угодах купівлі-продажу працюючих суден та інвестуванні в будівництво нових [17]. При цьому, жодним чином не згадується про основу мету реєстрації суден, закладену UNCLOS'82, – забезпечення безпеки мореплавства.

Висновки. Таким чином, аналіз норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та практики здійснення реєстрації суден в альтернативних державних реєстрах засвідчив, що незважаючи на головну мету реєстрації суден – забезпечення, через виконання обов'язків держави прапора, реального зв'язку між державою прапора та судном – основною ціллю запровадження сучасних міжнародних реєстрів суден є збільшення надходжень до бюджету країн. Таку практику не можна визнати такою, що відповідає нормам морського права, втіленим, зокрема в Конвенції ООН з морського права 1982 р.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года / Морское право. Источники: В 3 ч. Ч. 1. Т. 1. Кн. 2 «III Конференция ООН по морскому праву» / [Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В., Нишкиша Д.А.]. – О.: Феникс, 2011. – С. 110 – 451.
2. Конвенция ООН об условиях регистрации судов (Женева, 7 февраля 1986 года) = United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986 // Советский ежегодник морского права. – М.: В/О «Мортехинформреклама», 1987. – С. 141-153.
3. Юридический справочник по торговому мореплаванию / [под ред. А.С.Кокина]. – М.: Спарк, 2002. – 480 с.
4. Георгиев Ю. О регистрации судов «под флаг» / Ю.О. Георгиев // Морские вести России. – 2008. – № 9-10. – С. 5.
5. Позолотин Л. Регистрация судов и безопасность мореплавания / Л. Позолотин // Морское обозрение. – 2001. – № 1. – С. 11.
6. 7. Лебедев В. Что такое «удобный» флаг / В. Лебедев, А. Ницевич // Судостроение. – 2005. – № 9 (113). – С. 50-51.
7. Грейнер Р. Налог на валовую вместимость и реестры судов / Р. Грейнер // Судостроение. – 2003. – № 1-2. – С. 16-17.
8. Луговец А. Путь к сохранению отечественного флота / А. Луговец // Морской флот. – 1999. – №6. – С. 3-5.
9. Юрьев В. Международный реестр судов России поможет сохранить отечественный флот /

- В. Юрєв // Морской флот. — 1998. — № 9-10. — С. 15-16.
10. Парламентские слушания: «Состояние и перспективы развития морского торгового флота России» // Морской флот. — 2001. — № 1. — С. 3-7.
11. Петров А. Россия подает пример, создавая международный реестр судов / А. Петров // Порты Украины. — 2006. — № 2. — С. 24-25.
12. Сурмилов С. Второй реестр России — время возвращать флот и укреплять флаг / С. Сурмилов // Судходство. — 2001. — № 12. — С. 23-24.
13. Третий судовой реестр в Финляндии? // Судходство. — 2001. — № 8-9. — С. 14.
14. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. — Спб., ЦНИИМФ, 2002. — 928 с.
15. Буркинский Б. Реестр — международный, суда — украинские / Б. Буркинский, А. Котлубай // Судходство. — 2006. - № 1-2. — С. 58-59.
16. Коновалов В. Минтранс манит судовладельцев / В. Коновалов // Деловая столица. — 2006. — 22 мая. — № 21. — С. 7.
17. Міністерство інфраструктури ініціює розробку Реєстру морських і річкових суден України. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.delta-pilot.ua/uk/novost29012014>
18. Аверочкіна Т.В. Адміністративно-правова функція держави з реєстрації морських торговельних суден / Т.В. Аверочкіна // Митна справа. — 2010. — № 1. — С. 52-56.

НАУКОВЕ ЖИТТЯ

Морська індустрія — двигун економічного розвитку України

27 травня 2015 року в м. Миколаєві відбувся Круглий стіл «Морська індустрія — двигун економічного розвитку України», організований Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром», за підтримки Комітету Верховної Ради України з транспорту, Миколаївської облдержадміністрації, Миколаївської міської адміністрації, провідних асоціацій морської індустрії

З вступним словом виступили: народний депутат, заступник Голови Комітету Верховної Ради України **Борис Юрійович Козир**, Перший заступник Голови Миколаївської облдержадміністрації **Микола Павлович Романчук**, Перший заступник Голови Миколаївської міської адміністрації **Юрій Валерійович Андрієнко**.

У роботі Круглого столу прийняли участь 57 фахівців морської галузі, Серед них 21 керівник провідних підприємств: суднобудівних, судноремонтних, суднового машинобудування; 14 керівників конструкторсько-проектних, науководослідних організацій, класифікаційних товариств та вищих навчальних закладів; 12 керівників морських асоціацій, профспілок суднобудівної галузі; 10 представників Верховної Ради України, обласної та міської адміністрації м. Миколаєва, засоби масової інформації, інші. З них 5 докторів наук, 9 кандидатів. В