



«Удобные» флаги в мировом рыболовстве: международно-правовые аспекты

DOI: 10.37663/0131-6184-2024-1-39-46

Научная статья
УДК 341.241.11

Бекашев Дамир Камильевич – доктор юридических наук, профессор, Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии (ФГБНУ «ВНИРО»), Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО МИД России), Москва, Россия
E-mail: dambek@yandex.ru

Адреса:

1. Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии (ФГБНУ «ВНИРО») – Россия, 105187, г. Москва, Окружной проезд, д. 19
2. Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО МИД России) – Россия, 119454, г. Москва, проспект Вернадского, д. 76

Аннотация. В статье рассмотрены: понятие и признаки «удобного» флага, история возникновения и использования таких флагов в морском рыболовстве. Приведена статистика использования «удобных» флагов, исследованы международно-правовые аспекты национальности и регистрации морских судов. Отдельное внимание уделено анализу требований, касающихся наличия реальной связи между государством и судном, установленных международным правом. Отмечены негативные последствия использования «удобных» флагов в морском рыболовстве, а также разработаны предложения по принятию международно-правовых мер, направленных на предотвращение таких отрицательных результатов.

Ключевые слова: «удобные» флаги, рыболовство, рыболовные суда, международное право, ННН-промысел

Для цитирования: Бекашев Д.К. «Удобные» флаги в мировом рыболовстве: международно-правовые аспекты // Рыбное хозяйство. 2024. № 1. С. 39-46. DOI: 10.37663/0131-6184-2024-1-39-46

«FLAGS OF CONVENIENCE» IN GLOBAL FISHERIES: INTERNATIONAL LEGAL ASPECTS

Damir K. Bekyashev – Doctor of Law, Professor, the Russian Federate Research Institut of Fisheries and Oceanography (VNIRO), Moscow State Institute of International Relations (University), The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (MGIMO Ministry of Foreign Affairs of Russia), Moscow, Russia

Addresses:

1. **Russian Federate Research Institute of Fisheries and Oceanography (FGBNU VNIRO)** – Russia, 105187, Moscow, Okruzhny proezd, 19
2. **Moscow State Institute of International Relations (University) Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (MGIMO Ministry of Foreign Affairs of Russia)** – Russia, 119454, Moscow, Vernadsky Avenue, 76

Annotation. The concept and characteristics of a «flag of convenience», the history of the emergence and use of such flags in marine fishing are considered in the article. Statistics on the use of «flags of convenience» are provided, and international legal aspects of nationality and registration of sea vessels are explored. Special attention is paid to the analysis of the requirements regarding the existence of a genuine link between the State and the ship, established by international law. The negative consequences of the use of «flags of convenience» in marine fisheries have been noted, and proposals have been developed for the adoption of international legal measures aimed at preventing such negative results.

Keywords: flags of convenience, fisheries, fishing vessels, international law, IUU fishing

For citation: *Bekyashev D.K. «Flags of convenience» in global fisheries: international legal aspects // Fisheries. 2024. No. 1. Pp. 39-46. DOI: 10.37663/0131-6184-2024-1-39-46*

1. Общие положения

В настоящее время в мировом рыболовстве активно используются суда, плавающие под «удобными» флагами. При этом, применение таких флагов рыболовными судами имело место еще в 17 веке, когда английские рыбаки использовали флаги других стран в районе острова Ньюфаундленд, в целях избегания ограничений, связанных с промыслом. Кроме того, в 19 веке английские рыбаки активно использовали норвежский флаг [1].

В современном международном праве не существует общепринятого определения понятия «удобный» флаг (flag of convenience). В зарубежной литературе употребляются аналоги этого понятия, например, «открытая» регистрация (open registry) или «необходимый» флаг (flag of necessity). Постоянная палата Третейского суда в 1906 г., в решении по делу «Мускат Доу» (Muscat Dhows), отметила, что право предоставлять свой флаг судну принадлежит каждому суверенному образованию, которое определяет кому оно будет предоставлять пра-

во плавание под своим флагом, и принимать правила, регламентирующие это право [2].

«Удобный» флаг функционально можно определить как флаг любой страны, позволяющей регистрацию судов, находящихся в собственности или/и под контролем иностранных судовладельцев на условиях, удобных для лиц, регистрирующих такие суда [3].

Можно выделить шесть признаков «удобного» флага:

- государство разрешает регистрацию только тех судов, владельцы которых являются нерезидентами данного государства;
- упрощенная система регистрации – обычно судно может быть зарегистрировано как на территории данного государства, так и в его зарубежном консульстве; возможна быстрая и беспрепятственная перерегистрация в реестре морских судов другого государства, а также возможность параллельной регистрации;
- налоги за регистрацию и эксплуатацию судна крайне низкие или вообще отсутствуют;

- государство регистрации заинтересовано не в эксплуатации судна, а лишь в получении доходов в виде налогов или сборов;
- государство регистрации разрешает наем на зарегистрированные суда иностранных лиц;
- разрешение на двойную (параллельную) регистрацию судов;
- государство регистрации не осуществляет в отношении судов административного, технического и социального контроля, как это предусмотрено в п. 1 ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.;
- государство регистрации гарантирует анонимность представленных сведений, включая название, имя учредителя и менеджера и количество акций. В таких случаях установить истинных собственников судна практически невозможно.

В 20 в. Панама, а вслед за ней Либерия и Гондурас сделали национальный судовой реестр доступным для регистрации в нем судов, принадлежащих иностранным судовладельцам. Панама, Либерия, Гондурас стали первыми странами с открытым судовым реестром. Скорее всего ими руководила нужда пополнения бедного государственного бюджета [4].

В настоящее время, по данным Международной федерации транспортных рабочих (ITF), следующие государства предоставляют «удобный» флаг для торговых и рыболовных судов: Антигуа и Барбуда, Багамские острова, Барбадос, Белиз, Бермудские острова, Боливия, Камбоджа, Камерун, Каймановы острова, Коморские острова, Острова Кука, Кюрасао, Кипр, Экваториальная Гвинея, Фарерские острова, Грузия, Гибралтар, Гондурас, Ямайка, Ливан, Либерия, Мальта, Мадейра, Маршалловы острова, Маврикий, Молдова, Монголия, Мьянма, Северная Корея, Палау, Панама, Сан-Томе и Принсипи, Сьерра-Леоне, Сент-Китс и Невис, Сент-Винсент, Шри-Ланка, Танзания, Того, Тонга, Вануату [5].

Беглый взгляд на этот перечень показывает, что все государства, предоставляющие «удобные» флаги, являются развивающимися. Среди них нет ни одного развитого государства. Очевидно, что основная причина – экономическая, поскольку выгода от регистрации ощутима именно для небольших развивающихся стран или стран, не имеющих выхода к морю. Благодаря такому коммерческому подходу, страны «удобных» флагов привлекают клиентов со всего мира.

Например, для Панамы деятельность судов под флагом этой страны приносит около 87,3 млн долл. США в год, согласно данным Морского управления Панамы. Когда Панама регистрирует судно, чтобы оно могло плавать под панамским флагом, страна не требует от него раскрывать конечного бенефициарного владельца или владельцев деятельности судна или его оператора. Это не позволяет санкциям, введенным за несоблюдение правил рыболовства, оказывать действительно сдерживающее действие. Кроме того, конечный фактический владелец судна не обязательно указан в судовых навигационных свидетельствах, которые разрешают судну ходить под панамским флагом [6].

По данным Международной морской организации (ИМО), на 31 декабря 2022 г. среди первых 10 государств, с наибольшим тоннажем морских судов, 5 являются странами, предоставляющими «удобные» флаги. При этом первые 3 места по мировому тоннажу занимают Панама, Либерия и Маршалловы острова.

2. Требования международных договоров к морским судам в контексте их регистрации и государственных флагов

Согласно нормам международного морского права, любое судно должно иметь национальность, судовые документы, флаг. Без этих признаков судно может быть признано пиратским и подлежит аресту. Между судном и государством флага должна существовать реальная связь. Рассмотрим эти правовые компоненты понятия судна более подробно.

Национальность судна. Под национальностью судна следует понимать его государственную принадлежность, устанавливаемую в соответствии с тем, властям какого государства судно подчинено, и закон какого государства на него распространяется. Из факта предоставления судну национальности вытекает исключительность юрисдикции государства, флаг которого несет судно и в открытом море [7].

Согласно ст. 91 Конвенции ООН 1982 г., каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суды имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Судно может рассматриваться как имеющее наци-

ональность государства, даже если оно нигде не зарегистрировано, не имеет соответствующих документов и даже не плавает под флагом какого-либо государства.

Таким образом, государства сами устанавливают требования по предоставлению судну национальности. В статье 91 Конвенции 1982 г. содержится лишь констатация о праве любого государства по своему выбору предоставлять национальность иностранному судну или судну, не имеющему национальности.

Документация судна. Каждое судно должно иметь на борту судовую документацию. Согласно п. 2 ст. 91 Конвенции ООН 1982 г., государство выдает соответствующие документы судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом. Перечень документов определен международными конвенциями и национальным законодательством. Например, согласно ст. 25 Кодекса торгового мореплавания РФ 1999 г. (КТМ РФ), зарегистрированные в Российской Федерации суда должны иметь следующие судовые документы: свидетельство (временное свидетельство) о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации, пассажирское свидетельство (для пассажиров судов), мерительное свидетельство, свидетельство о грузовой марке, свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, разрешение на судовую радиостанцию и радиожурнал, судовую роль, судовой журнал, машинный журнал, санитарный журнал, судовое санитарное свидетельство о праве плавания, иные судовые документы (например, промысловый журнал), предусмотренные международными договорами Российской Федерации, законами и иными российскими правовыми актами.

Таким образом, не подлежит сомнению то, что регистрация дает право судну плавать под флагом соответствующего государства. Однако документация служит доказательством, без которого не может быть признана национальность судна, как в открытом море, так и в порту любого государства. Регистрация судна является заключительной фазой присвоения судну национальности, а документация лишь подтверждает такую национальность.

Флаг судна. В соответствии с п. 1 ст. 91 Конвенции ООН 1982 г., суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Флаг идентифицирует судно и подтверждает его

национальность. Он дает судну преимущества при плавании и промысле во внутренних водах и территориальном море. Однако в открытом море никакое судно не имеет преимуществ. Судно с флагом любого государства должно соблюдать международно-правовые нормы [8].

В Российской Федерации вопросы присвоения флага предусмотрены в КТМ РФ. В частности, согласно ст. 16 этого документа, судно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации с даты его государственной регистрации. Судно, имеющее национальность Российской Федерации, обязано нести Государственный флаг Российской Федерации. Порядок и процедура предоставления флага регламентированы в Правилах государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах, и централизованного учета зарегистрированных судов, утвержденных приказом Минтранса России от 7 июня 2023 года № 205.

Регистрация означает внесение основных сведений о судне в официальный реестр. Она является одним из важнейших правовых условий для приобретения судном права плавания под флагом соответствующего государства в одном из портов государства. Этот документ носит публично-правовой характер, поскольку регламентирует взаимоотношения между государственными органами и судовладельцами.

Основными публично-правовыми функциями регистрации являются:

- а) привязка судна к конкретному государству и распространение на него юрисдикции в целях, например, обеспечения соблюдения правил безопасности мореплавания, комплектования экипажей и обеспечение соблюдения дисциплины на борту судна;
- б) предоставление права плавания под флагом государства регистрации;
- в) предоставление права на дипломатическую защиту и консульскую защиту государства флага;
- г) права на защиту военно-морских сил государства флага;
- д) право на осуществление определенных видов деятельности в территориальном море государства флага, например, ведение прибрежного рыболовства или традиционных перевозок между портами государства флага (каботажное плавание);

е) применение правил войны и военных действий и нейтралитета в отношении конкретного судна.

Реальная связь между государством и судном. Согласно ст. 91 Конвенции ООН 1982 г., между государством и судном должна существовать реальная связь.

Статья 94 Конвенции ООН 1982 г. требует у государства флага эффективно осуществлять в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами. Что из себя представляет данное требование?

По административным вопросам. Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС), Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ-74), Международной конвенцией о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 г. (ПДНВ) и другими международными договорами по безопасности мореплавания предусматриваются права и обязанности государства флага в отношении морских судов. Например, согласно правил главы 8 V Конвенции СОЛАС, государства должны требовать от всех судов, проходящих вблизи Большой Ньюфаундлендской Банки, избегать, насколько это практически возможно, районов рыбного промысла Ньюфаундленда, лежащих севернее 43°с.ш. и проходить вне районов известных или полагающих как опасные из-за льдов.

По техническим вопросам. Государство флага обязано в сроки, определенные международными конвенциями ИМО по техническим вопросам и национальным законодательством, инспектировать суда и выдавать им сертификаты о безопасной эксплуатации судов. В частности, выдача таких документов предусмотрена СОЛАС, МАРПОЛ-74, ПДНВ. Технический контроль может осуществляться национальными инспекторами или поручен независимым зарубежным регистровым органам на основе соответствующего соглашения.

По социальным вопросам. Государство флага обязано контролировать соблюдение условий найма членов экипажей рыболовных судов и работы на судах под «удобным» флагом. Такие нормы закреплены в многочисленных конвенциях, кодексах и рекомендациях МОТ, ИМО, ФАО и национальном законодательстве государства флага. В част-

ности, в рамках МОТ принята Конвенция о труде в рыболовной сфере 2007 г., в которой кодифицированы нормы, регулирующие труд членов экипажей рыболовных судов [9].

Следует отметить, что перечень областей контроля государства флага над судами, закрепленный в Конвенции ООН 1982 г., не является исчерпывающим. Помимо этого, такой контроль возможен и в иных областях, например, в навигационной, правовой, дипломатической и т.д. Так, согласно главы 2 ПДНВ, каждый судоводитель обязан знать основы международного морского права. Объем знаний по национальному морскому законодательству определяется по усмотрению государства флага.

3. Выводы и рекомендации.

Приведенный выше анализ позволяет утверждать, что «удобные» флаги в настоящее время имеют значительное распространение в рыболовстве.

Примечательно, что СССР всегда выступал категорическим противником «удобного» флага. Однако в настоящее время российские судовладельцы приобщились к практике его использования, и применяют такие флаги довольно активно.

Использование «удобного» флага, помимо несомненных финансовых, административных и иных преимуществ для судовладельцев, в свою очередь создает серьезные проблемы для государств. Так, отсутствие реальной связи судна с государством флага зачастую приводит к тому, что такие суда могут вообще выйти из сферы контроля государства флага.

Большую проблему суда под «удобным» флагом создают для сохранения запасов морских живых ресурсов. До недавнего времени ежегодно за незаконный, несообщаемый и нерегулируемый (ННН) промысел в территориальном море и в исключительной экономической зоне Российской Федерации подвергались аресту более 100 судов под «удобными» флагами. Нередко российские граждане занимаются браконьерским промыслом на борту судов под «удобными» флагами. Например, в апреле 2013 г. японская береговая охрана задержала капитана и экипаж судна под флагом Камбоджи. Все задержанные оказались гражданами Российской Федерации. Судно в акватории острова Хоккайдо занималось незаконным промыслом краба [10].

Следует отметить, что проблема использования судов под «удобными» флагами, при осуществлении ННН-промысла, в последние годы постоянно находится в фокусе внимания ООН. В частности, в ежегодных резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН «Обеспечение устойчивого рыболовства, в том числе за счет реализации Соглашения 1995 года об осуществлении положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими, и связанных с ним документов», разрабатываемых и принимаемых, начиная с 58-й сессии Генеральной Ассамблеи в 2003 г. [11], подтверждается требование о том, чтобы между государствами и рыболовными судами, плавающими под их флагами, устанавливалась «реальная связь», и настоятельно призывает государства с открытыми регистрами эффективно контролировать все рыболовные суда, плавающие под их флагом, как это предписано международным правом, или же прекратить открытую регистрацию рыболовных судов.

Безусловно, запретить использование «удобных» флагов нельзя, поскольку, во-первых, это право судовладельца, во-вторых, как было сказано выше, государства сами определяют порядок регистрации судов в своих реестрах. Тем не менее, статистика указывает на то, что именно суда под «удобными» флагами совершают наибольшее число правонарушений на море. Это свидетельствует о том, что государства флага недостаточно эффективно выполняют свои обязанности. Они позволяют, например, рыболовным судам быть зарегистрированными на своих территориях и плавать под своим флагом без принятия каких-либо простейших шагов, необходимых для контролирования рыбопромысловой деятельности этих судов [11].

В соответствии с Добровольными руководящими принципами ФАО в отношении действий государства флага 2014 г., государства флага должны принимать меры принуждения в отношении рыболовных судов, имеющих право плавать под их флагом, и тех, которые уличены в нарушении соответствующих правил по сохранению живых ресурсов и управлению ими.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ч. VII.), Соглашению ООН 1995 г. о рыбных ресурсных запасах (ст. 22), Соглашению ФАО по открытому морю 1993 г.

(ст. III) и другим международным договорам, государства флага несут главную ответственность за предупреждение, сдерживание и ликвидацию ННН-промысла.

Однако современные масштабы ННН-промысла в Мировом океане свидетельствует о том, что государства флага недостаточно эффективно выполняют свою обязанность. Ряд государств флага имеют недостаточно политической воли. Они позволяют рыболовным судам быть зарегистрированными на своих территориях и плавать под своим флагом без принятия каких-либо простейших шагов, необходимых для контролирования рыбопромысловой деятельности этих судов.

Серьезную проблему, в том числе для России, в контексте ННН-промысла создают суда, плавающие под «удобными» флагами. В связи с этим, некоторые государства, а также региональные интеграционные объединения официально принимают перечни государств, которые неэффективно борются с ННН-промыслом. В основном в него попадают страны, предоставляющие «удобные» флаги. Например, Европейский союз в ноябре 2012 г. впервые опубликовал перечень государств, неэффективно борющихся с ННН-промыслом. В него вошли: Белиз, Камбоджа, Фиджи, Гвинея, Панама, Шри-Ланка, Того, Вануату. Странам, включенным в перечень, запрещено осуществлять поставку рыбопродуктов в Союз, участвовать в совместных промысловых операциях и договорах фрахтования судов государств-членов Европейского союза. Данная мера предпринята с целью принятия упомянутыми государствами законодательных мер в отношении своих судов, ведущих ННН-промысел, в соответствии с требованиями международных актов.

В ходе Технических консультативных совещаний по разработке Добровольных руководящих принципов ФАО в отношении действий государства флага 2014 г., Норвегия заявила, что ядро глобальной проблемы ННН-промысла – это иностранные суда, незаконно входящие в воды, находящиеся под юрисдикцией развивающихся государств, которые не имеют возможности или средства бороться с ними, и фактически крадут их рыбу.

Показательно, что на всех сессиях указанного Технического консультативного совещания обращало на себя внимание отсутствие делегаций Гондураса, Панамы,

Камбоджи, Сьерра-Леоне и некоторых других стран, предоставляющих «удобные» флаги для рыбопромысловых судов. Те же, кто присутствовал не некоторых сессиях (например, Либерия в 2013 г.), вели себя крайне пассивно.

Кроме использования рыболовных судов под «удобными» флагами, также в рыболовной отрасли активно применяется практика перегрузки уловов с рыболовных судов на рыботранспортные суда под «удобными» флагами. Безусловно, это также может негативно влиять на противодействие ННН-промыслу, поскольку это создает дополнительные сложности в том, чтобы отследить незаконно добытый улов. Например, по мнению ФАО, это одна из наиболее распространенных стратегий сокрытия незаконного промысла, поскольку рыба, выловленная рыбодобывающими судами, перемешивается в местах хранения на рыботранспортном судне, что препятствует отслеживанию рыбы.

В последние годы Европейский союз пытается принимать некоторые меры по борьбе с «удобными» флагами. Согласно Регламенту по предотвращению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла 2008 г., государства флага должны удостоверять происхождение и законность рыбы, тем самым обеспечивая полную прослеживаемость всей продукции морского рыболовства, поступающей из ЕС и в ЕС. Для этого требуется, чтобы государства флага использовали соответствующие сертификаты на улов. Эти меры направлены на то, чтобы страны соблюдали свои собственные правила сохранения и управления, а также правила, согласованные на международном уровне. Когда государства флага не могут подтвердить законность продуктов, в соответствии с международными правилами, Еврокомиссия начинает с ними процесс сотрудничества и помощи, чтобы помочь улучшить их правовую базу и практику. Вехами этого процесса являются предупреждения (желтые карточки), зеленые карточки, если проблемы решены, и красные карточки, если они не решены – последнее ведет к запрету на торговлю. Например, к концу 2017 г. 25 государств попали под санкции ЕС. В частности, «красные» карточки получили 3 страны (Камбоджа, Коморские Острова, Сент-Винсент и Гренадины), «желтые» кар-

точки – 9 стран (Кирибати, Либерия, Сент-Китс и Невис, Сьерра-Леоне, Тайвань, Таиланд, Тринидад и Тобаго, Тувалу и Вьетнам). Еще 13 странам были выданы «красные» карточки, но затем санкции были сняты, поскольку в этих государствах была улучшена система управления рыболовством (Белиз, Фиджи, Гана, Гвинея, Панама, Папуа-Новая Гвинея, Филиппины, Южная Корея, Шри-Ланка, Того, Вануату, Кюрасао, Соломоновы Острова) [12]. Примечательно, что основная масса государств-нарушителей – страны «удобного» флага.

В декабре 2019 г. Европейская комиссия выдала Панаме «желтую» карточку, предупреждая о том, что экспорт морепродуктов из этой страны в страны ЕС может быть приостановлен. Европейская комиссия заявила, что суда под панамским флагом, заявившие, что они не будут участвовать в рыболовной деятельности, впоследствии занимались этой деятельностью, не имея необходимых лицензий. По мнению Комиссии, это привело к серьезным нарушениям применимых нормативных актов и мер по сохранению и управлению. Европейский союз определил, что Панама не осуществляет надлежащего контроля над своими судами. Вопреки Международному плану действий ФАО по предотвращению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла, процедуры, действующие до регистрации судов, не включают всестороннюю проверку истории судов, чтобы избежать регистрации рыболовных судов с сомнительным прошлым.

Возможно, государствам и международным организациям следует предпринять некие консолидированные шаги по международно-правовому сотрудничеству в части регламентации деятельности рыболовных судов под «удобными» флагами. Такими мерами могли бы быть:

- а) призыв к государствам флага присоединиться к международным договорам, содержащим нормы об ответственности таких государств в отношении судов, плавающих под их флагом (отметим, что государства открытой регистрации, как правило, не участвуют в тех международных договорах, которые обязывают их осуществлять контроль за своими судами);
- б) контроль судов, плавающих под «удобными» флагами, в портах;

- в) передача конфискованных судов с «удобными» флагами в доход государства с последующей реализацией через аукционы или утилизацией;
- г) меры по регулированию фрахтования судов под «удобными» флагами, в том числе на условиях бербоут-чартера.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Ready N.P. Ship Registration. London. 1991.
2. Herman L. Flag of Convenience – New Dimensions to and Old Problem// McGill Law Journal. Vol. 24. 1978. №1. Pp. 4-9.
3. Boczek A. Flags of Convenience. International Legal Study. Harvard University Press. 1962.
4. Кокин А.С. Трудовые конфликты на судах «удобного» и отечественного флагов: позиции правительства, судовладельцев, моряков. М., 2008.
5. Существующие регистры, объявленные удобными флагами <https://www.itfseafarers.org/ru/focs/Существующие-регистры-объявленные-удобными-флагами> (Дата обращения 04.12.2023).
6. «Удобный флаг» для незаконного вылова рыбы и отсутствия контроля на море <https://scceu.org/a-flag-of-convenience-for-illegal-fishing-and-lack-of-control-at-sea/> (Дата обращения 05.12.2023).
7. Колодкин А.Л. Национальность морского судна и принцип реальной связи // Советский ежегодник международного права. М., 1962.
8. Meyers H. The Nationality of ships. The Hague. 1967.
9. Бекяшев Д.К. Конвенция МОТ о труде в рыболовном секторе. Постатейный комментарий. М.: Изд-во ВНИРО, 2008.
10. Бекяшев Д.К., Бекяшев К.А. Международно-правовые проблемы борьбы с незаконным рыболовством: монография. М.: Проспект, 2016.
11. Бекяшев Д.К. Роль ООН в формировании и развитии международно-правовой концепции устойчивого рыболовства в Мировом океане / Международное публичное и частное право. 2015. № 5. С. 16-20.
12. Бекяшев Д.К. Международно-правовые проблемы управления рыболовством: монография. М.: Проспект, 2017.
13. Бекяшев Д.К., Смольникова Н.А., Лаева А.О. (2021) Правовые аспекты сотрудничества Европейского союза с третьими государствами в области рыболовства / Advances in Law Studies. 2021. Т.9. №2. С. 36-40.

LITERATURE AND SOURCES

1. Ready N.P. (1991). Ship Registration. London
2. Herman L. (1978). Flag of Convenience – New Dimensions to and Old Problem// McGill Law Journal. Vol. 24. №1. Pp. 4-9.
3. Boczek A. (1962). Flags of Convenience. International Legal Study. Harvard University Press.
4. Kokin A.S. (2008). Labor conflicts on ships of the «convenient» and domestic flags: positions of the government, shipowners, sailors. – М. (In Russ.).
5. Existing registers declared convenient flags <https://www.itfseafarers.org/ru/focs/Существующие-регистры-объявленные-удобными-флагами> (Date of application 04.12.2023). (In Russ.).
6. «Flag of convenience» for illegal fishing and lack of control at sea <https://scceu.org/a-flag-of-convenience-for-illegal-fishing-and-lack-of-control-at-sea/> (Date of request 05.12.2023). (In Russ.).
7. Kolodkin A.L. (1962). Nationality of a marine vessel and the principle of real communication // The Soviet Yearbook of International Law. – М. (In Russ.).
8. Meyers H. (1967). The Nationality of ships. – The Hague
9. Bekyashev D.K. (2008). The ILO Convention on Labour in the Fishing Sector. Article-by-article commentary. Moscow: VNIRO Publishing House. (In Russ.).
10. Bekyashev D.K., Bekyashev K.A. (2016). International legal problems of combating illegal fishing: monograph. – Moscow: Prospekt. (In Russ.).
11. Bekyashev D.K. (2015). The UN's role in the formation and development of the international legal concept of sustainable fisheries in the World Ocean / International Public and Private Law. No.5. Pp. 16-20. (In Russ.).
12. Bekyashev D.K. (2017). International legal problems of fisheries management: monograph. Moscow: Prospekt. (In Russ.).
13. Bekyashev D.K., Smolnikova N.A., Laeva A.O. (2021) Legal aspects of cooperation between the European Union and third countries in the field of fisheries / Advances in Law Studies. Vol.9. No.2. Pp. 36-40. (In Russ.).

Материал поступил в редакцию/ Received 15.12.2023
Принят к публикации / Accepted for publication 09.2024