

УДК 351.88 : 339.543 (477)

С.А. Кузнецов, к.ю.н., профессор
кафедры морского и таможенного права ОНЮАТ.В. Аверочкина, к.ю.н., доцент
кафедры морского и таможенного права ОНЮА

ТАМОЖЕННЫЕ ФОРМАЛЬНОСТИ В ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЯХ УКРАИНЫ О ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

Актуальность. Международное морское судоходство сегодня подтверждает свое лидирующее положение на рынке транспортных услуг по перевозке грузов и является одним из ярчайших проявлений международного сотрудничества и интеграции. Как и многие другие, общественные отношения, связанные с международным морским судоходством, нуждаются в соответствующем правовом регулировании и, как следует из самого названия, не только национальными законодательствами, а и общепризнанными, принятыми в процессе кооперации усилий и учета интересов многих государств нормативно-правовыми актами международного характера¹. Поэтому в практике международного морского судоходства настолько широко распространенным является регулирование отношений путем заключения международных соглашений, как многосторонних, так и двусторонних. Одним из примеров двусторонних соглашений выступают соглашения между правительствами государств о морском торговом судоходстве. Украина подписала такие соглашения с более чем двадцатью государствами.

Анализ последних исследований. Вопросы, рассматриваемые в двусторонних соглашениях о морском судоходстве, не подвергались исследованию в юридической научной литературе периода независимости нашего государства. Их теоретическая характеристика содержится лишь в некоторых российских изданиях, в частности в издании «Морское право и практика» за 1995 год, в котором опубликован Комментарий к.ю.н. В.И. Андрианова² к двусторонним соглашениям о торговом судоходстве, заключенным между правительством Российской Федерации и правительствами Украины и Латвийской Республики.

Некоторые статистические данные о заключенных соглашениях Украины и о практических аспектах применения данных соглашений приведены в статье «Соглашения о судоходстве» начальника отдела внешних связей Укрморречфлота Т.Строкань («Порты Украины» в №1 за 1997 г.³).

Цель статьи. Целью настоящей статьи является рассмотрение вопросов, связанных с осуществлением таможенных формальностей, закреплённых в двусторонних соглашениях Украины по торговому судоходству.

Основной материал. Основная цель соглашений о торговом судоходстве заключается в регулировании и развитии взаимоотношений, обеспечении тесного сотрудничества между двумя государствами в сфере торгового судоходства, избежании действий, которые наносят ущерб

¹ Аверочкина Т.В. Двусторонние договоры о морском торговом судоходстве как основа правового режима пребывания судов в иностранных портах // Правове життя сучасної України: Тези доповідей Всеукраїнської наукової конференції «Правове життя сучасної України». – О.: Фенікс, 2008. – С. 223.

² Андрианов В.И. Комментарий (к Соглашениям между Правительством Российской Федерации и правительствами Украины и Латвийской Республики о торговом судоходстве) // Морское право и практика. – М., 1995. – Вып. 3 (31). – С. 19-26.

³ Строкань Т. Соглашения о судоходстве // Порты Украины. – 1997. – № 1. – С. 35.

нормальному развитию международных морских перевозок, поощрению использования существующих судостроительных и судоремонтных мощностей обеих стран, содействию общему развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами. Они призваны урегулировать режим пребывания судов договаривающихся сторон в портах этих договаривающихся сторон, порядок взаимного признания документов моряков, вопросы, связанные с совместным проведением спасательных операций, а также административные, таможенные и карантинные формальности и вопросы уголовной юрисдикции относительно членов экипажей судов одной договаривающейся стороны, совершивших преступление на борту судна, находящегося в порту другой договаривающейся стороны⁴. И поскольку эти мероприятия и действия проводятся в территориальном море, во внутренних морских водах, а в большинстве случаев в морских портах договаривающихся государств, то и рассмотрение вопроса, определенного темой данной статьи необходимо начинать с анализа правового статуса этих пространств Мирового океана.

В соответствии со статьей 2 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года⁵ (далее – UNCLOS'82), внутренние морские воды являются частью государственной территории и, так же как и территориальное море, находятся под суверенитетом прибрежного государства. В отличие от режима территориального моря, во внутренних водах иностранным торговым судам не предоставляется «право мирного прохода» (Раздел 3 UNCLOS'82).

По своему правовому положению воды порта, в основном, не отличаются от внутренних морских вод, в состав которых они входят (Ст. 11 UNCLOS'82, п. 2 ст. 6 Закона Украины «О государственной границе Украины»⁶). И, следовательно, «режим внутренних вод устанавливается прибрежным государством по собственному усмотрению»⁷ – вывод морских юристов; а «правовой режим портов устанавливается исключительно национальным законодательством»⁸ – вывод юристов-международников.

М.Е. Черкес отмечает: «Что касается морских портов, то, как отмечают, не существует нормы общего международного права, обязывающей государства, владеющие морскими портами, предоставлять иностранным судам свободу доступа в них. Прибрежное государство вправе само определять порядок доступа в свои порты судов других стран, а также правовой режим их пребывания в них»⁹.

Необходимо также помнить, что согласно ст. 11 UNCLOS'82, для целей определения границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега. Прибрежные установки и искусственные острова не считаются постоянными портовыми сооружениями. Рейды,

⁴ Аверочкина Т.В. Двусторонние договоры о морском торговом судоходстве как основа правового режима пребывания судов в иностранных портах // *Правовое життя сучасної України: Тези доповідей Всеукраїнської наукової конференції «Правове життя сучасної України»*. – О.: Фенікс, 2008. – С. 224.

⁵ Здесь и далее мы пользуемся: Конституция для океанов (UNCLOS 82): Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов / Под ред. С.В. Кивалова // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № №/II. – 250 с.

⁶ Про державний кордон України: Закон України від 04.11.91 р. № 1777-ХІІ // *Відомості Верховної Ради України*. – 1992. – № 2. – Ст. 5 (із змінами та доповненнями).

⁷ Современное морское право и практика его применения / И.И. Баранова, Б.С. Хейфец, М.А. Гигу и др. – М., 1985. – С. 62.

⁸ Международное публичное право: Учебник. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Под ред. К.А. Бекяшева. – М., 1999. – С. 440.

⁹ Черкес М.Е. Международное право: Учебное пособие. – Одесса, 2004. – С. 203 – 20

которыми обычно пользуются для погрузки, разгрузки и якорной стоянки судов и которые иначе были бы расположены целиком или частично за внешней границей территориального моря, включаются в территориальное море (ст. 12 UNCLOS'82).

Следует иметь в виду, что признание за прибрежными государствами права на самостоятельное регулирование условий захода иностранных судов в порты не должно означать, что это право вообще ничем не ограничено. «Прежде всего, компетенция прибрежного государства в отношении иностранных судов должна соотносываться с общепризнанными нормами международного права (например, с принципом недискриминации)»¹⁰.

Считается, что в открытые порты должен быть обеспечен свободный доступ всех судов без какой-либо дискриминации и независимо от флага, который несет судно. «Правовой режим пребывания иностранных судов в порту определяется или соответствующим соглашением между государством флага судна и государством порта (о торговле и мореплавании) или нормами международного обычного права (на общих основаниях) без какой-либо дискриминации флагов»¹¹.

По мнению Отфейля «морские сношения ... породили гораздо большее число конвенций, чем сношения сухопутные ...» и «...не только потому, что они гораздо более важны и более сложны...»¹². Однако, несмотря на то, что торговое судоходство в силу присущей ему специфики носит ярко выраженный международный характер, а нормальное осуществление торгового судоходства нуждается в том, чтобы суда по возможности беспрепятственно и при соблюдении минимальных формальностей заходили в иностранные порты, в современном международном праве отсутствует универсальная конвенция, регламентирующая правовой режим судна в иностранном порту. Так, Женевскую конвенцию и Статут о международном режиме морских портов 1923 г. ратифицировали всего лишь несколько стран¹³.

Потребность создания максимально благоприятных условий для международного мореплавания и развития экономического сотрудничества с другими странами обуславливает необходимость учета норм международного права и мировой практики, направленных на облегчение требований в отношении документов и процедур при заходе, стоянке и отходе иностранных судов в портах прибрежных государств¹⁴, в число которых входят и таможенные формальности. С этой целью стороны определяют пространственную сферу распространения правил, содержащихся в двусторонних соглашениях по торговому мореплаванию, и определяют ее по-разному. В некоторых соглашениях стороны вообще не считают нужным ее определять (см., например, соглашения с Израилем¹⁵ и США¹⁶).

¹⁰ Киселев В.А. Некоторые вопросы регулирования допуска иностранных судов в порты // *Морское право и международное судоходство: Сб. научн. тр. / Под ред. А.Л. Колоскина*. – М., 1985. – С. 3 – 17. – С. 5.

¹¹ Международное публичное право: Учебник. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Под ред. К.А. Бекяшева. – М., 1999. – С. 441 (Конвенция и Статут 1923 г. авторами учебника не упоминаются).

¹² Отфейль. История происхождения, развития и изменения морского международного права. 2-е изд. / Пер. А. Долгова. – С.-Петербург, 1887. – С. 31.

¹³ Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 г. // Джавад Ю.Х. Международные соглашения по морскому судоходству. Изд. 2-е дополненное. – М., 1968. – С. 118 – 119.

¹⁴ Демиденко В.В. Прибрежные морские пространства // *Современное международное морское право и практика его применения Украиной*. – К., 1995. – С. 27 – 37. – С. 28.

¹⁵ Угода між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавання і морських перевезень // *Офіційно не опубліковано. Доступно на сайті www.rada.gov.ua*.

¹⁶ Угода Угода стосовно деяких питань судноплавання між Урядом України і Урядом Сполучених Штатів Америки // *Офіційний вісник України*. – 2005. – № 12. – Ст. 603.

В соглашениях с Сирией¹⁷ и Египтом¹⁸ пространственная сфера действия соглашения определяется термином «территория Договаривающейся стороны» (без какого-либо определения). В соглашениях с Францией¹⁹, Турцией²⁰ и Словенией²¹ употребляется расширенное терминологическое словосочетание «территория, которая включает территориальные воды».

В Соглашении с Республикой Вьетнам²² термин «территория» определяется как «территория Договаривающейся Стороны с прилежащим водным районом, установленная законами Договаривающихся Сторон, на которые распространяется суверенитет и осуществление юрисдикции Договаривающихся Сторон».

В Соглашении с Болгарией²³ «территория» означает территорию Украины или Республики Болгария, включая территориальное море, которое находится под суверенитетом Договаривающейся Стороны, а также континентальный шельф, исключительную экономическую зону, в отношении которых каждая Договаривающаяся Сторона осуществляет суверенные права и юрисдикцию в соответствии с международным правом».

Положения Соглашения с Германией²⁴ реализуются «в портах, территориальных водах и иных, подлежащих юрисдикции водоемах».

В общем случае, пространственную сферу применения положений двусторонних соглашений Украины о торговом мореплавании стороны ограничивают:

1. Территориальными водами (в состав территориальных вод включаются территориальное море, внутренние морские воды и внутренние водные пути)²⁵.

2. Внешней границей «зон национальной юрисдикции»²⁶.

Двусторонние соглашения о торговом судоходстве регулируют 3 основные группы вопросов: судоходная политика; режим судов и экипажей на территории договаривающихся государств; сотрудничество в области торгового мореплавания²⁷.

Правовой режим пребывания иностранных судов в порту обычно определяется в отношении объема льгот и преимуществ при заходе в порт, взимании определенных сборов, предоставлении причалов и других услуг.

¹⁷ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Сирійської Арабської Республіки про торговельне судноплавство // Офіційно не опубліковано. Доступно на сайті www.rada.gov.ua.

¹⁸ Угода між Урядом України і Урядом Арабської Республіки Єгипет про торговельне судноплавство // Офіційно не опубліковано. Доступно на сайті www.rada.gov.ua.

¹⁹ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство // Офіційно не опубліковано. Доступно на сайті www.rada.gov.ua.

²⁰ Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство // Офіційно не опубліковано. Доступно на сайті www.rada.gov.ua.

²¹ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство // Офіційний вісник України. – 2005. – № 4. – Ст. 272.

²² Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про торгове судноплавство // Зібрання чинних міжнародних договорів України – 2004. – № 4. – Ст. 903.

²³ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство // Офіційно не опубліковано. Доступно на сайті www.rada.gov.ua.

²⁴ Угода між Урядом України і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про морське судноплавство // Зібрання чинних міжнародних договорів України – 2006. – № 5. – Ст. 1075.

²⁵ См.: Кузнецов С.О. Поняття територіальних вод // Актуальні проблеми держави і права. Збірник наукових прац. Вип. 16. – Одеса, 2002. – С. 363 – 367; Кузнецов С.А. Территориальные воды Украины: понятие и нормативное определение термина // Митна справа. – 2002. – № 3. – С. 31 – 35.

²⁶ См.: Кузнецов С.А. О таможенной (морской) зоне Украины // Митна справа. – 2002. – № 4. – С. 68 – 80.

²⁷ Иванов Г.Г. Соглашения о торговом судоходстве // Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 220.

Вопрос допуска судов в порты также включается в соглашения. Так, соглашения могут содержать условие допуска только в «открытые порты» (ст. 2 Соглашения с Германией); перечень закрытых и/или открытых портов (ст. ст. II, III Соглашения с США). «Хоча прибережна держава і має право заборонити вхід до своїх портів іноземним торговельним суднам, більшість таких держав є схильними до підтримування торгівлі і, відтак, запрошують іноземні судна до своїх портів. Важливим у цьому відношенні є питання не про те, чи має судно право заходити до порту, а яким є його правовий статус, коли воно зайшло туди»²⁸.

Обычно договоры и соглашения содержат один из видов режима: национальный режим или режим наибольшего благоприятствования. Если соглашением установлен национальный режим, то иностранные торговые суда пользуются в портах другого государства тем же режимом, что и отечественные торговые суда. Так, согласно ст. 5 Соглашения с Германией, каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны в своих портах, территориальных водах и других подчиненных ее юрисдикции водоемах на основе взаимности такое же отношение, как и к собственным судам, которые принимают участие в международных перевозках, в частности во время мероприятия к порту, пребывание там и выходу из порта, в использовании портовых сооружений для грузовых и пассажирских перевозок, а также в доступе ко всем услугам и другим существующим заведениям. Аналогичные нормы содержатся в соглашениях, заключенных Украиной с Грецией, Грузией, Эстонией, Египтом, Иорданским Хашимитским Королевством, Ираном, Кореей, Кубой, Ливией, Панамой, Российской Федерацией, Сирией, Словенией, Турцией, Францией.

Предоставляя на основе взаимности судам национальный режим, государства не ставят перед собой цели уравнивать требования к судам в портах обоих государств. Основным при национальном режиме является то, что требования относительно процедуры оформления, размер взыскиваемых сборов, и другие должны быть такими же, как и по отношению к национальным судам. Из этого следует, что в портах одной стороны могут существовать сборы, которых нет в другой, или может отличаться процедура оформления прихода-отхода. В тех случаях, когда договором устанавливается национальный режим, иностранные торговые суда пользуются в портах государства тем же режимом, что и отечественные торговые суда. Т.е. предусматривается, что каждая договаривающаяся сторона предоставит судам другой стороны такой же режим, какой она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, их использования для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты сборов и налогов, осуществления обычных коммерческих операций и использования услуг, предназначенных для обеспечения мореплавания. Предоставление национального режима на взаимной основе предусмотрено в 11 двусторонних соглашениях Украины по торговому мореплаванию – 50%.

Как правило, национальный режим не применяется к деятельности, которая резервируется каждой стороной для своих организаций и предприятий (в частности, в отношении плавания в каботаже, спасательных операций, лоцманской проводки, буксировки), а также к формальностям, касающимся въезда и пребывания иностранцев²⁹. Перечень исключений дополняют: «государственная служба», «морские разведывательные работы», «промер глубин в территориальных водах» (ст. 7 Соглашения с Германией).

Режим наибольшего благоприятствования означает, что судам одного договаривающегося государства в портах другого предоставляется режим не худший, чем тот, которым пользуются суда какого-либо третьего государства. В случае предоставления безусловного и неограниченного режима наибольшего благоприятствования, преимущества и льготы, предусмотренные договором, предоставляются сторонами безвозмездно и без всяких условий, и любые льготы, которые в будущем будут оговорены в договорах с

²⁸ Маланчук П. Вступ до міжнародного права за Ейкхерстом / Пер. з англ. – Харків, 2000. – С. 248 – 249.

²⁹ Иванов Г.Г. Национальный режим // Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 157

третьими государствами, автоматически будут распространены на договаривающиеся государства (ст. 6 Соглашения с Болгарией, ст. 5 Соглашения с Индией, ст. 2 Соглашения с Израилем, ст. 7 Соглашения с Латвией). Этот режим характеризуется, в частности, путем предоставления судам всевозможных льгот в отношении доступа в порты, пребывания и выхода из порта, якорных стоянок, пользования оборудованием, предназначенным для судоходства, погрузки и выгрузки грузов, а также в отношении иных коммерческих операций, связанных с судами, их грузами и пассажирами, оплаты сборов и иных услуг, связанных с торговым судоходством (см., например, ст. 7 Соглашения с Латвией; соглашения с Болгарией, Республикой Вьетнам, Израилем, Индией, Китаем – около 25%).

Сопоставляя оба режима Секретариат ЮНКТАД в докладе «Режим иностранных торговых судов в портах» пришел к выводу, что объем прав и привилегий, предоставляемых судам на основе национального режима, определить гораздо проще, чем при режиме наиболее благоприятствуемой нации. В частности, можно легко проверить, предоставляется ли портовое оборудование на одинаковых условиях как иностранным, так и национальным судам. По мнению Секретариата, одновременное предоставление обоих режимов создаст оптимальный режим, предоставляемый в данном порту, и обеспечит справедливое отношение ко всем торговым судам независимо от национальности. В докладе Секретариата содержится и ряд принципов, относящихся к заходу торговых судов в порты. Для облегчения развития морской торговли предлагалось:

- 1) одобрить общее правило, согласно которому морские порты были бы открыты для захода иностранных судов в законных целях;
- 2) одобрить международные стандарты, относящиеся к условиям и процедурам, регламентирующим доступ;
- 3) определить обстоятельства, при которых в заходе может быть отказано.

Комитет по морским перевозкам ЮНКТАД рассмотрел доклад на восьмой сессии и принял решение о том, что вопрос о режиме иностранных судов в портах должен постоянно изучаться Комитетом, а также выразил пожелание, чтобы ЮНКТАД и ИМО было налажено тесное сотрудничество по данному вопросу³⁰.

Иногда указывается, что договаривающиеся стороны предоставляют взаимно безусловный и неограниченный режим наибольшего благоприятствования. Указанная формула означает, что преимущества и льготы, предусмотренные договором, предоставляются сторонами безвозмездно и без всяких условий и любые льготы, которые будут оговорены в договорах с третьими государствами, автоматически распространяются на договаривающиеся государства³¹.

Ст. 5 Соглашения с Правительством Специального Административного Района Гонконг³² предусматривает предоставления судам и членам экипажа сторон соглашения «национального режима наибольшего благоприятствования», который характеризуется словом «свободно» по отношению ко всем видам деятельности и пользования услугами. В Соглашении с США говорится, что «каждая Сторона, в соответствии со своими законами и правилами, предоставляет недискриминационный режим».

В соглашениях с Кубой и Российской Федерацией³³ «режим наибольшего благоприятствования» предоставляется Сторонам и их судам «по всем вопросам торгового судоходства, если иное не предусмотрено в настоящем соглашении». Судам каждой из Сторон будет предоставлено такое же

обращение, которое обеспечивается своим судам, занятым в международных перевозках, в части «свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, оплаты корабельного и иных сборов и налогов, пользования всеми услугами для судоходства и осуществления обычных коммерческих операций».

В большинстве соглашений предусмотрена норма об «ускорении и упрощении, насколько это возможно, прохождения таможенных и других формальностей» (ст. 6 Соглашения с Гонконгом, ст. 7 Соглашения с Болгарией, ст. 6 Соглашения с Вьетнамом, ст. 9 Соглашения с Германией). Кроме того, указывается, что предметы, спасенные с судна одной из договаривающихся сторон, которое потерпело бедствие или кораблекрушение у берегов другой договаривающейся стороны, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не переданы для использования или потребления на территории другой договаривающейся стороны (ст. 9 Соглашения с Грузией³⁴, ст. 14 Соглашения с Болгарией, ст. 11 Соглашения с Вьетнамом).

В некоторых соглашениях содержатся требования о прохождении моряками при сходе на берег пограничного, иммиграционного и таможенного контроля (ст. 10 Соглашения с Гонконгом, ст. 11 Соглашения с Грецией), указывается также о необходимости соблюдения пассажирами, членами экипажа и отправителями грузов действующих в территориальных водах договаривающихся сторон законов и иных юридических норм относительно въезда, пребывания и выезда пассажиров и экипажей, а также ввоз, вывоз и складирование товаров, в частности, правил оформления увольнения на берег, иммиграции, таможенных, налоговых и карантинных правил (ст. 8 Соглашения с Германией).

Выводы. Таким образом, в двусторонних соглашениях урегулированы основные вопросы, касающиеся таможенных формальностей, осуществляемых при заходе, пребывании судов договаривающихся сторон в их портах. Однако формулировка норм об ускорении и упрощении этих формальностей достаточно коротки и не раскрывают того, как именно будут упрощены или ускорены те или иные формальности, и какие именно из них будут подвержены упрощению и ускорению.

Однако, несмотря на это, практика применения соглашений о торговом судоходстве показывает, что они являются надежной правовой основой для укрепления связей в этой области между странами, независимо от их социального строя или степени развития национального торгового флота³⁵.

В заключение следует привести слова Отфеля:³⁶ «Изучение международного права, специально применяемого к торговле и мореплаванию» и «важность, вытекающая из морских сношений стала так велика, что около столетия тому назад³⁷, изучение это сделалось неизбежным для всех людей, призванных принимать участие, более или менее активное, в управлении своей страной; сделалось равно необходимым для всех граждан, достаточно просвещенных для того, чтобы иметь возможность заниматься морскими сношениями»³⁸.

³⁴ Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про торговельне судноплавство // Зібрання чинних міжнародних договорів України – 2004. – № 4. – Ст. 954.

³⁵ Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. – С. 8.

³⁶ По мнению А. Долгова – «Авторитетность имени Отфеля, его глубокая ученость в вопросах этого права, а главное, беспристрастие его выводов в спорных положениях морского международного права, не оставляло, конечно, сомнения в выборе автора». См.: От переводчика // Отфель. История происхождения, развития и изменения морского международного права. 2-е изд. / Пер. А. Долгова. – С.-Петербург, 1887. –

³⁷ Произведение писалось Отфелем в 1869 году.

³⁸ Предисловие автора // Отфель. История происхождения, развития и изменения морского международного права. 2-е изд. / Пер. А. Долгова. – С.-Петербург, 1887. – С. 1.

³⁰ См.: Иванов Г.Г. Актуальные вопросы международного морского права: Тексты лекций. – М., 1987. – С. 7.

³¹ Иванов Г.Г. Режим наибольшего благоприятствования (режим наиболее благоприятствуемой нации) // Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 204 – 205.

³² Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Специального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт // Офіційний вісник України. – 2004. – № 32. – Ст. 2203.

³³ Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про торговельне судноплавство // Зібрання чинних міжнародних договорів України – 2006. – № 5. – Ст. 1165.