

ПРАВОВИЙ СТАТУС МОРСЬКОГО СУДНА

Статтю присвячено проблемі правового визначення поняття морського судна і його статусу. Окрему увагу приділено питанням визначення національності морського судна і критерію реального зв'язку між державою прапора й судном. Аналізується процедура надання морським суднам права ходити під прапором певної держави.

Ключові слова: морське судно, національність морського судна, держава прапора судна.

**Духота Ігор
Борисович,**

Генеральний дирек-
тор ТОВ «ВП Резон»

Важлива роль морського транспорту в забезпеченні економічної й оборонної безпеки держави визнавалася людством з античних часів.

На сьогодні інтенсивність використання морських просторів порівняно з попередніми часами зросла в сотні разів, що почало вимагати додаткового, більш докладного регулювання й регламентування цієї сфери людської діяльності, зокрема й на правовому рівні.

Нашу статтю присвячено одній з найбільш актуальних і практично значущих тем – проблемі правового визначення поняття морського судна і його статусу.

Від того, буде чи ні визнано статус морського судна за тим або іншим об'єктом (у процесі його використання в морському середовищі), часто залежить вибір закону, що буде регулювати виникаючі при цьому майнові відносини. Це важливо при вирішенні питань про відповідальність, наприклад, за правопорушення, адже морське законодавство має пріоритет над загальногромадянським, і останнє в морській справі застосовується лише в субсидіарному (додатковому) порядку.

Серед наукових праць у галузі міжнародного морського права, створених як вітчизняними, так і зарубіжними авторами, лише деякі висвітлюють обрану тему в повному обсязі. Особливе місце серед них займають праці А. Колодкіна, М. Волосова, Г. Егіяна «Проблема статусу торговельних суден у морському праві», І. Аверіна «Зручні прапори» і «Міжнародне

судноплавство». Однак із часу виходу зазначених праць на міжнародній арені й у нашій країні відбулися істотні зміни в правовому регулюванні цього питання (так, 1995 року було прийнято «Кодекс торговельного мореплавства України»). Тому сьогодні низка аспектів цієї важливої проблеми все ще залишаються невирішеними або дискусійними в теорії, що як наслідок створює труднощі на практиці. До таких труднощів передусім належать питання визначення поняття «морське судно»; національності морського судна і критерію реального зв'язку між державою прапора й судном. Особливо трудомістким є вивчення процедури надання морським суднам права ходити під прапором певної держави. Зазначена вище сукупність взаємозалежних правових питань і становить у цілому предмет дослідження в нашій статті.

Поняття *судна* є одним з основних у морському праві. Від того, чи кваліфікується той чи інший плавучий об'єкт як морське судно, багато в чому залежить його правовий статус і відповідно ті правові наслідки, які виникають у процесі мореплавання.

У більшості міжнародних конвенцій, що регламентують діяльність суб'єктів у Світовому океані, немає однозначного (універсального) тлумачення поняття «судно». В одному з найбільш значущих джерел міжнародного морського права – всеосяжній універсальній Конвенції ООН з морського права 1982 року, хоча і вживається термін судно, однак норма, що повинна його пояснити, відсутня. Такий підхід зумовлений тим, що норми

Конвенції 1982 року мають найбільш загальний, універсальний характер і охоплюють всі сфери діяльності людини у Світовому океані. Ці норми одержують свій подальший розвиток у спеціальних конвенціях, присвячених окремим конкретним проблемам, таким як Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден 1973 р. В інших же міжнародно-правових актах поняття «судно» хоча й приводиться, але не має універсального характеру, а підлягає винятково цілям і завданням тієї чи іншої конвенції.

Так, у Міжнародній конвенції із запобігання забрудненню з суден 1973 р. зазначено, що термін судно означає експлуатоване в морському середовищі судно будь-якого типу і включає судна на підводних крилах, на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні чи плавучі платформи [1]. Таким чином, щодо цілей цієї Конвенції під судном розуміються не тільки судна у звичайному розумінні цього терміна, але й «стаціонарні або плавучі платформи».

Стаття 1 Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів і їхнього багажу 1974 р. відносить до суден тільки морські судна, за винятком суден на повітряній подушці [2].

Відповідно до ст. 1 Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969 р. поняття «судно» включає будь-яке морське судно й плавучі засоби будь-якого типу, що фактично перевозять нафту наливом як вантаж [3].

Якщо в морських конвенціях, що регулюють майнові відносини, по-

няття «судно» має, як правило, обмежені рамки, то в конвенціях технічного характеру, що стосуються головним чином безпеки мореплавства, це поняття може бути значно ширшим. Наприклад, у Міжнародних правилах попередження зіткнення суден на морі 1972 р. у визначення «судно» включено всі види плаваючих засобів, зокрема неводотоннажні судна й гідролітаки, що використовуються або можуть бути використані як засоби пересування водою [4].

Положеннями Конвенції про міжнародний супутниковий зв'язок 1976 р. «судно» визначається як експлуатоване в морському середовищі судно будь-якого типу, яке включає, зокрема, судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плаваючі засоби і непотійно закріплені платформи [5]. Тобто статус судна визнається й за непотійно закріпленими платформами.

Як видно з наведених прикладів, міжнародні угоди закріплюють лише загальне поняття судна, не виділяючи в окрему категорію морські судна. У цьому немає необхідності, оскільки мореплавство може здійснюватися не лише морськими, а й річковими, а також суднами змішаного (ріка-море) плавання. З погляду міжнародного морського права, всі ці судна будуть мати однаковий правовий статус при здійсненні ними мореплавства. Головне, що варто враховувати, – це район діяльності судна, яким повинен бути Світовий океан, а також сферу застосування відповідної міжнародної конвенції.

У морському праві судно розглядається не тільки як продукт судно-

будівельної техніки. Національні законодавства всіх країн та міжнародне морське право надають морським суднам особливих властивостей, що нагадують властивості юридичних осіб. Так, наприклад:

- судно має свою назву;
- керує судном керівник (капітан), який наділений низкою особливих повноважень;
- судно має свою національність, яка визначається його реєстрацією, зовнішнім проявом чого є прапор, піднятий на цьому судні;
- у майновому плані судно може бути відокремленим з усього майна його власника.

Насправді судно не є юридичною особою і може розглядатися лише як структурний підрозділ суднохідної компанії, що і є юридичною особою.

Термін *національність* у міжнародному морському приватному праві застосовується до судна умовно, з іншим змістом, ніж він застосовується до громадян. Прапор є найпростішим зовнішнім вираженням національності судна, хоча і не є абсолютним доказом національності судна. Ступінь доказовості зростає, якщо прапор буде доповнений судовими документами, які свідчать про реєстрацію судна в одному з портів держави прапора судна.

Прапор фактично є вирішальним чинником у багатьох юридичних відносинах, в які вступає судно та його капітан чи власник. Він фігурує також і в договірних відносинах – наприклад, у договорах фрахтування.

Конвенція про відкрите море 1958 р. закріпила такий загальний принцип: судна у відкритому морі підкорюються

владі держави, чий прапор вони несуть.

У країнах з розвинутим правопорядком плавання під національним прапором країни надає такі переваги:

- вилучення із загального принципу міжнародного права про відкрите море тієї користі, що воно може дати;

- наділення виключним правом здійснювати каботажні перевезення й буксирування, рибальство, морський промисел, рятувальні роботи в територіальних і внутрішніх водах країни;

- користування правами й привілеями, що випливають із міжнародних договорів і двосторонніх урядових угод;

- надання пільг і привілеїв податкового характеру (наприклад, зменшення портових зборів);

- національний прапор використовується як засіб захисту від правопорушень, вчинених на борту судна стосовно громадян держави прапора й екіпажа судна: сприяння під час перебування судна за кордоном судну і його екіпажу надається з боку консула країни, а за необхідності – і з боку посла та дипломатів дружніх країн або військово-морських чинностей держави прапора країни;

- в умовах війни – надання судну сприяння та допомоги з боку союзників;

- забезпечення можливості участі у виборах вищих органів державної влади (лише на судні під прапором України можуть бути створені виборчі дільниці для проведення голосування серед громадян України – членів судового екіпажа);

- застосування права прапора до всіх морських договорів, якщо лише

сторони не виражали намірів виключити застосування права прапора; прапор судна традиційно входить до низки колізійних прив'язок, тобто таких норм, які вказують, право якої держави повинне бути застосоване до договорів (цивільне, трудове, сімейне), і деліктних правовідносин (заподіяння збитку при зіткненні суден, при забрудненні з суден нафтою) міжнародного характеру.

Кожна держава незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, відповідно до ст. 90 Конвенції 1982 р. має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі.

Міжнародне морське право містить також досить чіткі норми, що передбачають обов'язкову національну приналежність будь-якого судна й здійснення з боку держави, що надала судну свій прапор, контролю за ним. Тому відповідно до п. 1 ст. 92 Конвенції 1982 р. «судно повинне плавати під прапором тільки однієї держави».

Затверджуючи принцип приналежності судна тільки одній державі, п. 1 ст. 91 Конвенції обмежує умови надання судну національності наявністю так званого «реального зв'язку» судна з державою прапора цього судна. Цей «реальний зв'язок» має істотне значення для здійснення державою юрисдикції щодо суден, які плавають під її прапором. Тому у ст. 94 Конвенції значно деталізовано обов'язки держави, що надала суднам право плавання під її прапором. Зокрема така держава повинна ефективно здійснювати в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою юрисдикцію і контроль над

кожним судном, що плаває під її прапором.

Юрисдикція держави може здійснюватися як територіально, так і екстериторіально, тобто не лише на території держави, але й за її межами. Так, у межах своєї території – як сухопутної, так і морської (внутрішні води й територіальне море) – кожна держава в межах свого суверенітету здійснює, як правило, повну юрисдикцію над особами (своїми громадянами, іноземцями й особами без громадянства) і над майном. В обмеженому обсязі територіальна юрисдикція може здійснюватися й за межами державної території (у прилеглий зоні, винятковій економічній зоні та континентальному шельфі), тобто на тих категоріях водного простору, на яких відповідно до норм міжнародного права прибережній державі надано право на таку юрисдикцію.

У той же час законодавча юрисдикція держави відносно її громадян і суден, що плавають під її прапором, є екстериторіальною, оскільки в принципі не обмежена жодними просторовими межами. Більше того, якоюсь мірою така юрисдикція може поширюватися й на іноземців, що вчинили за кордоном дії, які заподіяли збиток цій державі або її громадянам. Однак покарати за такі дії свого громадянина або іноземця держава може тільки в тому разі, коли ця особа виявиться в межах її територіальної юрисдикції, адже жодна держава не має права на примусове здійснення своїх законів на території іншої держави без її згоди.

У той же час у відкритому морі, на яке жодна з держав відповідно до

ст. 89 Конвенції ООН з морського права 1982 р. не може поширювати свій суверенітет, кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, фактично володіє настільки ж широкою законодавчою, виконавчою та судовою юрисдикцією, якою вона користується на своїй території.

Часто щодо морських суден виникають випадки збігу юрисдикцій декількох держав. Наприклад, іноземне судно, що перебуває у внутрішніх водах або територіальному морі прибережної держави, одночасно може підпадати під юрисдикцію прибережної держави та юрисдикцію держави прапора, а якщо на цьому судні є іноземці (стосовно прибережної держави й держави прапора судна), то на них поширюється також персональна (чи особиста) юрисдикція держави національності. Таким чином, може виникати колізія юрисдикцій різних держав.

Колізія юрисдикцій різних держав у міжнародному морському праві не має універсального вирішення. Вона підлягає вирішенню щодо кожного конкретного випадку. У той же час загалом можна сказати, що територіальна юрисдикція, в основі якої лежить суверенітет держави, як правило, має пріоритет над територіальною юрисдикцією держави прапора судна й персональною юрисдикцією осіб, які перебувають на цьому судні. У свою чергу територіальна юрисдикція судна, як правило, має пріоритет над персональною юрисдикцією осіб, які перебувають на цьому судні. Однак така ієрархічна структура юрисдикцій не означає, що юрисдикція, яка володіє пріоритетом, виключає

здійснення будь-якої іншої юрисдикції. Наприклад, на судні, що перебуває у внутрішніх або територіальних водах іноземної держави, питання внутрішнього розпорядку переважно підкоряються юрисдикції держави прапора, а не прибережної держави.

Судно без прапора може бути розцінено як піратське. Проти нього можуть бути вжиті відповідні заходи захисту.

Прихованням прапора, використанням прапора чужої держави або почерговою зміною прапорів звичайно прикриваються неправомірні дії судна та його екіпажу – незаконний промисел морепродуктів, скидання у море забрудненого ґрунту або радіоактивних відходів.

Відповідно до п. 1 ст. 91 Конвенції ООН з морського права 1982 р., кожна держава вправі самостійно визначати умови, на яких вона надає суднам право плавання під своїм прапором. Однак ці умови повинні відповідати основним принципам, що містяться в низці міжнародних нормативних актів – таких, як Конвенція ООН з морського права 1982 р., Конвенція про умови реєстрації морських суден 1986 р. й ін. Як основні принципи надання права плавання під державним прапором визначаються такі:

- кожна держава, незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі;

- судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати;

- між державою й судном повинен існувати реальний зв'язок;

- судна плавають під прапором тільки однієї держави (судно, що плаває під прапором двох або більше держав, може розглядатися як таке, що не має національності);

- судно не може змінити свого прапору під час плавання або стоянки при заході в порт, крім випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації.

Відсутність єдиних правил надання державою права плавання під її прапором сприяла тому, що сьогодні в різних державах ці правила найрізноманітніші і залежать як від політичних, так і від економічних інтересів кожної конкретної держави.

Проте загальною рисою вимог, що висунуті державами для надання права плавання судна під їхніми прапорами, є дотримання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. Насамперед це виявляється у вимогах:

- до національності власника судна;

- до «осілості» власника судна або фрахтувальника за договором бербоут-чартеру, у державі прапора;

- до зосередження керування судном у руках громадян держави прапора;

- до обмеженої участі іноземців у складі екіпажа судна.

У той же час чимало держав (Ліберія, Панама, Мальта, Багамські Острови та ін.) не вимагають практично жодного реального зв'язку між судном і державою його прапора, надаючи іноземцям можливість реєструвати свої судна й одержувати право користування їхнім прапором нарівні зі своїми громадянами й організаціями.

Умови надання такими державами права плавання під їхнім прапором одержали назву практики «зручних прапорів».

Спрощена процедура реєстрації суден, низький рівень податків, ліберальне законодавство щодо умов праці членів екіпажів, низькі технічні вимоги до суден – усе це значною мірою сприяє широкому поширенню практики «зручних прапорів», а це у свою чергу забезпечує істотні прибутки цим державам за рахунок більшої кількості суден, що реєструються.

Судно здобуває право плавання під державним прапором лише з моменту його реєстрації в одному з судових реєстрів і одержання відповідного документа. Так, відповідно до ст. 33 Кодексу торговельного мореплавства України судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його в Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України й одержання свідоцтва про право плавання під цим прапором.

Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видання консулом України тимчасового свідоцтва, у якому засвідчується одержання цього права. Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна в Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше одного року.

У наш час у світі налічується величезна кількість судових реєстрів, серед яких можна умовно виділити три основні групи – державний реєстр, другий або «міжнародний реєстр», третій або «відкритий реєстр».

Державні реєстри є найпоширенішими на сьогодні. Вони встановлюють найбільш жорсткі вимоги до реєстрації суден. Ці вимоги, як правило, у повному обсязі відповідають вимогам правил Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р.

Поряд із державними реєстрами в деяких країнах існують так звані «другі», або «міжнародні реєстри». Другі реєстри встановлюють менш жорсткі вимоги до реєстрації суден порівняно з державними реєстрами. Зокрема вони, як правило, не встановлюють обмежень для наймання на судно іноземних громадян. Другі реєстри існують у Німеччині, Данії, Норвегії, Франції й деяких інших державах.

«Треті», або «відкриті реєстри» реєструють судна незалежно від національності їхнього власника, хоча умови реєстрації в таких реєстрах можуть бути обумовлені вимогою, щоб власником судна була юридична особа, зареєстрована в цій країні. У той же час ця юридична особа може перебувати у власності громадянина будь-якої держави. За відкритої реєстрації так само звичайно немає обмежень, пов'язаних із національністю екіпажа судна. Таким чином, у державній реєстрації фактично відсутня необхідність реального зв'язку з цим судном, тому що ні власник, ні екіпаж цього судна не мають необхідності в реальному зв'язку з державою реєстрації, а в держави природно немає обов'язків перед членами екіпажа й власником судна.

Такий розподіл реєстрів на три категорії є досить умовним, тому що критерії двох останніх типів реєстрації не є жорсткими.

На сьогодні більше половини (за тоннажем) торговельних суден світу зареєстровані в других або відкритих регістрах. Однією з основних причин цього є «гнучкість» у багатьох питаннях експлуатації судна (таких, як право власності на морські судна; податкова політика; морська іпотека та ін.).

Однак така «гнучкість» у багатьох випадках виявляється пагубною як для власника, так і для екіпажа судна. І суть цієї проблеми полягає у відсутності реального зв'язку судна з державою його прапора. Зокрема таким державам не вигідно встановлювати жорсткі вимоги до стандартів безпеки суден, особливо в питаннях технічного стану суден і комплектування екіпажами. Реєстрація під дешевими прапорами породжує чимало проблем – як щодо аварійності, так і щодо умов праці й соціальної захищеності членів екіпажів таких суден.

Держави реєстрації суден у своїх національних законодавствах, як правило, передбачають покарання за підйом на судні їхнього державного прапора без одержання права плавання під цим прапором. Зокрема в Україні відповідно до ст. 339 Кримінального кодексу України підняття Державного Прапора України на річковому або морському судні без права на цей прапор карається штрафом до п'ятдесяти мінімумів доходів громадян або арештом на строк до шести місяців [6]. Підняття Державного прапора України є незаконним, якщо цей прапор піднято на судні без відповідних підстав на те, тобто без належних на те судових документів, що підтверджують право на цей прапор. Таким чином, такий злочин може бути вчинено

лише навмисно, й при тому як громадянином України, так і громадянином іншої держави чи особою без громадянства.

Практично у всьому світі морські судна визнаються нерухомістю. Таке визнання викликане високою вартістю таких об'єктів і необхідністю зміцнення їх цивільного обігу. Складовою режиму нерухомого майна є його державна реєстрація, яка необхідна для того, щоб судно отримало право плавання під прапором тієї чи іншої держави. Реєстрація розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за суднами, що плавають під національним прапором країни, і полягає в тому, що відомості про судно і судовласника вносяться до офіційного, публічного реєстру тієї чи іншої держави. За допомогою реєстрації держава контролює момент виникнення в судна права на плавання під національним прапором, момент виникнення права власності на судно, дотримання національного законодавства про відчуження суден і про передачу їх у заставу, а також законодавства про безпеку мореплавання. Реєстрація суден дозволяє вести облік флоту, що плаває під національним прапором країни, розробляти різні програми і заходи для розвитку і надання підтримки національному флоту.

Таким чином, аналіз нормативного матеріалу з метою визначення морського судна засвідчив, що міжнародні договори й національне законодавство містять лише такі визначення поняття «судно», які необхідні для досягнення передбачених у них цілей. Оскільки цілі прийняття того або іншого акта (міжнародного

або національного) досить різноманітні, а коло відносин, реалізованих за участю й за допомогою морських суден, – необмежено широке (військове мореплавання, рибальство, морські перевезення, наукові дослідження й багато інших), дати універсальне визначення поняттю «судно» не можна, внаслідок чого ні національне законодавство, ні міжнародні договори подібного поняття не містять.

Крім цього сьогодні морські держави зіткнулися з проблемою зручного прапора, яка, на наш погляд, зумовлена швидше економічними причинами і зокрема податковим законодавством, ніж жорсткими вимогами, пропонованими окремими країнами до реєстрації морських суден. Безсумнівно, морські судна в будь-якій країні повинні підпадати під більш-менш однакове правове регулювання режиму реєстрації, що дозволило б уникнути відхилення окремих судновласників від основних вимог безпеки мореплавання

й охорони навколишнього середовища.

Список використаних джерел:

1. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. (МАРПОЛ-73/78) // Офіційний вісник України. – 2005. – № 22. – С. 254, Ст. 1251.
2. Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2006. – № 5. – С. 235, Ст. 1103.
3. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. // Урядовий кур'єр. – 23.07.2002. – № 132.
4. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. (МППСС-72) // Відомості Верховної Ради України. – 08.12.1992. – № 49. – Ст. 673.
5. Конвенція про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1976 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_017.
6. Конвенція про умови реєстрації суден 1986 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_074.

Духота И. Б. Правовой статус морского судна.

Статья посвящена проблеме правового определения понятия морского судна и его статуса. Отдельное внимание уделено вопросам определения национальности морского судна и критерия реальной связи между государством флага и судном. Анализируется процедура предоставления морским суднам права ходит под флагом того или иного государства.

Ключевые слова: морское судно, национальность морского судна, государство флага судна.

Duhota I. B. Legal status of marine ship.

The article is devoted to questions of problem of legal determination of concept of marine ship and his status. Separate attention is spared to the questions of determination of nationality of marine ship and criterion by the real sanctify between a flag-state and ship. Procedure is analyzed of grant to the marine ships of right to walk under a flag that or the young state.

Keywords: marine ship, nationality of marine ship, flag-state of ship.

Стаття надійшла до редакції 12.11.2013