

ЗАКОН ПРАПОРА СУДНА ЯК ОДИН З КОЛІЗІЙНИХ ПРИНЦИПІВ МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

Є. Д. Стрельцова

Відмінною рисою торгового мореплавання є його міжнародний характер. Поряд з певною міжнародною уніфікацією норм морського права існують і національні законодавства держав в цій галузі. Існування різнонаціональних законів з ряду однорідних правовідносин часто створює складності при виборі правопорядку в суперечці між суб'єктами права різних держав. Для вирішення даної проблеми використовуються колізійні норми й принципи, що містяться у внутрішньому законодавстві держав чи розроблені судовою практикою.

Колізії, що виникають у галузі торгового мореплавання, розв'язуються, поряд із загальними колізійними принципами міжнародного приватного права (такими, як закон місця укладання угоди, закон місця правопорушення, принцип "автономії волі" сторін, закон суду і т. д.), і властивими лише морському праву колізійними принципами, як, наприклад, закон прапора судна. Розгляду цього суто "морського" принципу присвячена дана стаття, мета якої – виявлення історичної і сучасної значимості закону прапора судна в колізійному праві.

При аналізі даного питання досліджуються принципи раннього міжнародного морського законодавства по суті питання, а також норми сучасного морського права, як міжнародного, так і національного роду морських держав.

Слід відзначити, що ранньому морському праву не були властиві колізійні проблеми. До кінця 16 сторіччя європейське морське право було досить одноманітним, і у зв'язку з цим суди не зіштовхнулися з проблемою вибору права при розгляді суперечок, що виходять за межі однієї держави. Джерелом правової уніфікації з морських питань було неписане морське право (*Lex maritima*), прийняте в Європі у 9-12

століттях. *Lex maritima* було галуззю торгового права – *Lex maritima*¹, яке складалося з торгових звичаїв та законів моря. Значення *Lex maritima* зросло з його кодифікацією. Три морських кодекси грали вирішальну роль при правовому регулюванні морських питань: Свитки Олерона (*Roles of Oleron*), прийняті у північній та західній Європі від Скандинавії до Атлантичного узбережжя Іспанії; *Consolato del Mare*, яке регулювало морські питання в регіоні Середземномор'я, і Правила Вісбі (*Wisby Rules*), які контролювали морську торгівлю у Балтиці².

Упродовж 15 сторіччя європейське морське право поступово втрачало властиве йому одноманіття. Виникнення національних держав у Європі супроводжувалося створенням національних правових систем, що й спричинило правові колізії при взаємостосунках між суб'єктами права різних держав. Ці колізії розв'язувалися на базі так званої територіальної теорії³.

Цілком закономірно, що європейські держави були зацікавлені в тому, щоб самим контролювати всі питання в межах своєї території. В результаті цього склалася практика регулювання договірних правовідносин за законом місця укладення угоди, в той час як деліктні правовідносини підпорядковувалися закону місця правопорушення і т. д.

Територіальна теорія торкнулася і морського права. Територіальне море розглядалося як частина території держави і підпорядковувалося праву даної держави. Теорія територіальності, зокрема, породила принцип закону права прапора – судно розглядалося як продовження державної території, або, інакше кажучи, як "плаваючий острів".

Приблизно в 19 столітті принцип закону прапора судна вже досить часто використовувався при виборі права.

Зазвичай цей закон застосовувався до відносин між капітаном, командою, судном та третіми особами; договір наймання екіпажу підпорядковувався закону прапора судна, так, як і більшість угод про різні послуги в портах, що укладалися капітаном”⁴.

На сучасному етапі багато національних морських законодавств вказують на закон прапора судна (у більшості випадків він співпадає із законом прапора судна⁵) як на одну з колізійних прив’язок.

Так, наприклад, КТМ України 1995 р. відсилає до закону прапора судна такі колізійні норми:

Ст. 14. “Правила даного Кодексу... застосовуються:

1) в розділі 2 “Судно”... і в розділі 3 “Екіпаж судна” – до суден, зареєстрованих в Україні;

2) в главі 1 “Межі відповідальності судновласника” розділу 10 – до судновласників, судна яких плавають під Державним прапором України.

Межі відповідальності судновласника і орендатора ядерного судна, що плаває під прапором іноземної держави, регулюються законом держави, під прапором якої плаває судно...”

Третя частина ст. 120: “До затонулих у відкритому морі суден, а також до вантажів і речей, що знаходяться на них, застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно”.

Ст. 296: “...Якщо всі судна, що зіштовхнулися, плавають під одним прапором і не зачеплено інтересів третьої сторони, застосовується законодавство держави прапора цих суден, незалежно від того, де відбулося зіткнення” (Тут мається на увазі право, що регулює відносини з приводу відшкодування збитків від зіткнення суден).

Ст. 327: “Якщо рятівне і врятоване судно плавають під прапором однієї держави, застосовується законодавство цієї держави.

При розподілі винагороди за врятування між власником і екіпажем рятівного судна, а також між членами екіпажу, застосовується законодавство дер-

жави, під прапором якої плавало судно”⁶.

Канадський Закон про судноплавство в ст. 275 вказує, що до правовідносин, в яких беруть участь судно і члени екіпажу судна, повинен бути застосований закон порту реєстрації даного судна”⁷. Аналогічно вирішується питання про зв’язок з даними правовідносинами в Англії⁸.

В Іспанії право прапора регулює правовідносини з приводу судна, правами на судно, а також зобов’язань, що виконуються на борту судна. Цей принцип закріплено у ст. 10(2) Цивільного кодексу Іспанії⁹.

Спеціальна вказівка на застосування принципу закону прапора судна міститься у багатьох міжнародних конвенціях в галузі морського права.

1. Міжнародна Конвенція про врятування на морі 1989 р. в ст. 15 визначає, що розподіл винагороди за врятування між судновласником, капітаном і членами екіпажу судна, що надало послуги по рятуванню, визначається за законом прапора даного судна¹⁰.

2. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правових норм відносно зіткнення суден 1910 р. встановлює уніфіковані норми по відшкодуванню збитку, завданого суднам, а також в силу ст. 12 застосовується, коли судна, що зіштовхнулися, належать (тобто плавають під прапором) державам, що підписали дану Конвенцію. Разом з тим відповідно до ст. 12(2) Конвенції, якщо всі зацікавлені по справі фізичні чи юридичні особи належать одній і тій же державі і справа слухається в тій же державі, то правовідносини будуть регулюватися національним законодавством, а не нормами Конвенції¹¹.

3. Ст. 8(1) Конвенції про арешт суден застосовується до будь-якого судна, що плаває під прапором держави, яка домовилася (тобто підписала Конвенцію) в межах юрисдикції будь-якої держави-учасника¹².

4. Ст. 1 Конвенції про кримінальну юрисдикцію по справах про зіткнення суден встановлює, що у випадку застосування кримінально-правових санкцій

5. Женевська Конвенція про відкрите море в ст. 6 вказує, що судна у відкритому морі перебувають під “виключною юрисдикцією” держави, під прапором якої вони плавають¹⁴. Це ж положення закріплене в ст. 92(1) Конвенції ООН про морське право, яка вимагає, щоб між судном і державою, під прапором якої воно плаває, існував реальний зв’язок¹⁵.

Як правило, розробці і прийняттю якого-небудь законодавства передують багаторічна і копітка робота дослідників, зокрема вчених-правознавців. Значною мірою це стосується проблем міжнародного приватного морського права, яким присвячено багато робіт вчених зі світовим ім'ям. Було б доцільно зупинитися на поглядах деяких з них на принцип закону прапора судна, а також проілюструвати випадки використання даного принципу в судовій практиці деяких провідних морських держав.

Інші англійські вчені Чешайр і Норт також визнають закон прапора судна при реєстрації шлюбу на борту судна, а також при регулюванні правовідносин зі спадкоємності по заповіту, якщо він складений на судні. Ці автори також рекомендують регулювати деліктні правовідносини, що виникли на судні в іноземних територіальних водах, правом прапора судна, при умові, що наслідки даного правопорушення торкнулися самого судна і не розповсюджувалися за його межами¹⁷.

У Франції принцип закону прапора судна визнаний такими авторитетами, як Батифоль, Лагард, Род'єр, дю Понтавік та ін. Згідно з французькою теорією право прапора судна застосовується у випадках, коли делікт мав місце у відкритому морі, а також у внутрішніх чи територіальних водах держави, під прапором якої судно плаває, і торкається самого судна. Окрім цього, на думку вказаних вище авторів, досліджуваний нами принцип повинен застосовуватися до відносин з угоди фрахтування суден, при визначенні статусу судна, а також при вирішенні питань, пов'язаних з екіпажем судна (наприклад, трудові суперечки)¹⁸.

Судова практика великих морських держав застосовує принцип закону прапора до суперечок, що виникають з відносин між членами екіпажу (справа *Lauritzen v. Larsen* в США)¹⁹; до правопорушень, здійснених на судні у відкритому морі (справа *Regina v. Andevson*, Англія)²⁰. Неоднозначно вирішується судами питання про право, що застосовується до відносин з угоди фрахтування суден. У працях авторів колишнього СРСР підкреслювалося, що великі капіталістичні морські держави, такі як Англія, Франція, Італія, намагаючись захистити інтереси своїх великих судновласницьких монополій, використовуючи принцип закону прапора, підпорядковують відносини з угоди фрахтування суден, своєму національному законодавству²¹. Справді, з самого початку у морському праві прапор судна був найбільш важливим, якщо не єдиним зв'язуючим фактором у відносинах з

угоди чартер партії. На сучасному етапі цей принцип використовується як допоміжний, хоча рідко він є визначальним (справа *Coast Lines v. Huding & Veder Chartering N. V.*)²².

Якщо угода фрахтування посиляється на застосування Гаагських, Гаагсько-Вісбійських правил або національного варіанту цих правил, то їх норми застосовуються в частині перевезення вантажів і відповідальності за вантаж протягом часу фрахтування. Слід також відзначити, що Римська Конвенція про право, яке застосовується до договірних зобов'язань, відмінила застосування принципу закону прапора до стосунків з угоди фрахтування, яке мало місце за французьким чи італійським законодавствами²³.

Як було проілюстровано, принцип закону прапора судна застосовується до широкого кола правовідносин. Та разом з тим при вирішенні питання про застосування цього принципу виникають певні складності.

Так, наприклад, зараз приблизно 40% світового флоту плаває під прапором “зручності”²⁴, який застосовується з податкових та інших міркувань. Чи слід застосовувати принцип закону прапора судна, якщо судно плаває під прапором “зручності”, іншими словами, якщо між судном і державою, під прапором якої воно плаває, немає реального зв'язку?

Проблема тут полягає в тому, що держава, яка надала більш вигідний податковий режим і зареєструвала судно, на практиці може і не контролювати його. Це суперечить вимогам міжнародних конвенцій про контроль державою судна, що плаває під її прапором.

Так, Женевська Конвенція про відкрите море 1958 р. у ст. 5 вказує, що національна приналежність судна визначається прапором, під яким держава наділила його правом плавати. Тому, згідно з Конвенцією, має існувати реальний зв'язок між державою і конкретним судном, зокрема, держава повинна здійснювати юрисдикцію і контроль з адміністративних, технічних та соціальних питань відносно судна, що плаває під її прапором. Аналогічні вимоги виз-

начені у Конвенції про морське право 1982 р. (ст. ст. 91(1), 91(2), 94(1)). На підтримку реального зв'язку між судном та державою виступає ряд статей Конвенції ООН про умови реєстрації суден 1986, які, зокрема, вимагають, щоб морською адміністрацією держави проводилося періодичне інспектування судна (ст. 5(3) (в)), щоб судновласницька компанія або хоча б її представництво мали основне місце бізнесу в державі прапора (ст. 10) і т. д.²⁵.

Тут доцільно було б згадати і про положення Конвенції ООН про умови реєстрації суден стосовно суден, зафрахтованих за угодою бербоут-чартера. Конвенція вимагає, щоб судно, зареєстроване в одній державі, але зафрахтоване на умовах бербоут-чартера в іншій, плавало під прапором другої держави протягом терміну дії угоди. З положень Конвенції випливає, що правом прапора такого судна є право держави, де зареєстрований бербоут-чартер, але не право держави, до судового реєстру якої внесене дане судно (ст. 12).

У морській практиці зустрічаються, хоч рідко, випадки плавання судна під двома прапорами. Як в такому випадку визначити право прапора? Конвенція ООН про умови реєстрації суден та Конвенція ООН про морське право забороняють суднам плавати під більш, ніж одним прапором. Зокрема, друга зі згаданих Конвенцій в ст. 92(2) гласить: “Судно, що плаває під прапорами двох чи більше держав, в залежності від зручності, не може претендувати на національну приналежність якій-небудь державі, і може бути прирівняне до судна без національності”.

Очевидно, що широке розповсюдження практики “зручних” прапорів, подвійної реєстрації у випадках фрахтування судна за угодою бербоут-чартера і різноманітних інших факторів, не згаданих в даній статті, створюють труднощі у застосуванні колізійного принципу закону прапора судна. Підсумовуючи все сказане вище, можна зробити висновок, що при вирішенні питання про прийнятність чи неприйнятність даного принципу слід враховувати характер ре-

гульованих відносин. В одних випадках закон прапора судна може бути таким, що єдино визначає застосовуване право, а в інших — одним з ряду принципів, що вказують на застосовуване право. При розв'язанні колізій в кожній конкретній справі потрібно дотримуватися певної методології для того, щоб знайти належне застосовуване право.

Література

1 William S. Holdworth. *The Development of the Law Merchant and Its Courts. — Selected Essays in Anglo-American Legal History* 292-93 n. 10 (Ass'n of Am. Law Schools eds., 1997).

2 William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, p. 12-13. — *Business Law Publication*, London, 1985.

3 Samuel E. Thorne, *Essays in English Legal History* 175 (1985).

4 T. Lafleur, *The Conflict of Laws in the Province of Quebec* 185 (1898).

5 Иванов Г. Г., Маковский А. Л. *Международное частное морское право*. — Ленинград, "Судостроение", 1984. — С. 19-20.

6 Кодекс торгового мореплавания Украины. Неофициальное издание. — Одесса: ЧМП ІнтерБіо, 1996.

7 Canada Shipping Act. R. S. C., ch. S-9 (1985) (Can.)

8 Merchant Shipping Act, 1970, ch. 36, par. 100, sched. 5 (Eng.)

9 C. Civ. Art. 10(2) (Spain); 21 Neth. Int'l L.Rev. at 372.

10 International Convention on Salvage 1989 // *Casebook on International Maritime Conventions*. McGill University, Faculty of Law, 1996, p. 177.

11 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Collisions Between Vessels, Sept. 23, 1910. Reprinted in Ignacio Arroyo, *International Maritime Conventions* 1541 (1991).

12 International Convention Relating the Arrest of Seagoing Ships, May 10, 1952, art.8(1), 439 U.N.T.S. 193.

13 International Convention on Penal Jurisdiction in Matters of Collision, May 10, 1952, 439 U.N.T.S. 233.

14 Geneva Convention on the High Seas, Apr. 29, 1958, 13 U.S.T. 2312, 2315, 450 U.N.T.S. 82, 86.

15 United Nations Convention on the Law of the Sea, Dec. 10, 1982, art. 92, 21 I.L.M. 1261, 1287.

16 A. V. Dicey & J. H. Morris, *The Conflict of Laws* 1277 (Lawrence Collins et al. Eds., 11th ed. 1991)

17 G. C. Cheshire & P. M. North, *Private International Law* (P. M. North & J. J. Fawcett eds. < 12th ed. 1992), at 586.

18 Batiffol & Lagarde, *Droit International Prive* 288 n/578 (7th ed. 1983); Rene Rodier, *Le Navire* 42-46 (1980); Emmanuil du Pontavice, *Le Statute Des Navires* 40 (1976).

19 Lauritzen v. Larsen, 345 U. S. 571 n. 19, 1953 AMC 1210, 1221 n. 19 (1953).

20 11 Cox Crim. C. 198, 205 (Eng. C. C. R. 1868).

21 С. Гуреев. Коллизионные проблемы морского права. — Москва, "Международные отношения", 1972. — С. 18.

22 (1972) 2 Q. B. 34 (Eng. C. A.)

23 Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, June 19, 1980, 19 I.L.M. 1492.

24 J. Gold. *Maritime Law*. McGill University Press, 1996, at 27-30.

25 Moira L. McConnell, "Business as Usual": An Evaluation of the 1986 UN Convention on Conditions for Registration of Ships, 18 J.L. & C. 435 (1987).

The article deals with one of the principles of maritime conflicts of laws — the law of the flag.

The main objective of the article is showing up the historical and modern role of this principle in solving conflict of laws situations. Under study here are principles and concepts of early international maritime legislation on the subject matter as well as of modern maritime rules, both international and national ones of a number of leading maritime states.

The author comes to a conclusion that deciding whether to apply the law of the flag or not, one should follow certain methodology in order to find properly applicable law.