

Є. Д. Стрельцова

д.ю.н., доц.

ДО ПИТАННЯ ПРО НАЦІОНАЛЬНІСТЬ МОРСЬКОГО СУДНА

Дискусія про «національність» морських суден стосовно як змісту цього поняття, так і визначення держав, що здійснюють над ними юрисдикцію, триває багато десятиріч. В наукових працях як вітчизняних, так і зарубіжних фахівців у галузі міжнародного морського права запропоновано різні критерії визначення національності судна, серед яких основними виступають громадянство власника судна, місце реєстрації морського судна та так званий «реальний зв'язок»*. Проте загальновизнаним є положення, що національність судна і реєстрація є тотожними категоріями, і що саме акт реєстрації судна створює права та обов'язки держав відносно нього [1, с. 189–190]. Спробуємо з'ясувати це питання, тим більше, що в практиці мореплавства існують обставини, які обумовлюють необхідність більш детального його розгляду.

Походження концепції національної приналежності судна сягає початку ХІХ сторіччя. До того, як сучасне визначення поняття «національність судна» отримало закріплення у міжнародному морському праві, для позначення зв'язку з країною використовувалися різні фактори, такі як національність власника, склад персоналу судна на борту та місце реєстрації судна. Інститут національності морського судна розроблений у міжнародному праві для розподілу юрисдикції держав, контролю суден, а також забезпечення певною державою дипломатичного захисту суден та інтересів відповідних осіб [2, с. 119].

Національна належність морського судна у сучасному розумінні, відповідно до міжнародних конвенцій, визначається його державною реєстрацією та правом плавання під прапором держави реєстрації. Причому, кожна держава встановлює умови надання своєї національності суднам,

*Див., наприклад: Коломбос Д. Международное морское право. Пер. с англ. В. В. Зайцевой и Н. И. Кузьминского. Москва : Прогресс, 1975. 782 с.; Julie Mertus, The Nationality of Ships and International Responsibility: The Reflagging of the Kuwaiti Oil Tankers, 17 Denv. J. Int'l L. & Pol'y 207 (1988); Півторак Г. Ф. Інститут реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві : автореф. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2018. 19 с.; Сергеев Ю. Застосування «зручного прапора». Міжнародно-правове регулювання реєстрації суден. *Юридична Газета online*. 18.08.2015. № 32–33 (478–479). URL: <https://jur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/zastosuvannya-zruchnogo-praporu.html>.

реєстрації на її території і права плавати під її прапором. Такі положення закріплені зокрема в Конвенції ООН з морського права, 1982 (ст. 91); Конвенції про відкрите море, 1958 (ст. 5). Далі ці статті встановлюють обмеження щодо реєстрації, додаючи вимогу про «реальний зв'язок», та згадують про «документи», видані компетентним органом держави, що підтверджують національність судна та право плавати під його прапором [3, ст. 91; 4, ст. 5]. Отже, прапор є первинним доказом і символом національної приналежності судна, й загалом, дійсна реєстрація судна, як правило, є остаточним доказом національності судна.

Проте феномен «зручних прапорів» з 50-х років ХХ ст., а саме: надання деякими державами легкого допуску суднам іноземних власників до реєстру, низькі збори та податок, що стягуються такими державами, також слабкий контроль, відсутність кадрової та адміністративної інфраструктури, необхідної для забезпечення дотримання стандартів праці та безпеки на борту суден тощо, викликав запровадження в міжнародні конвенції з морського права положень про «реальний зв'язок» (Конвенція про відкрите море, 1958; Конвенції ООН з морського права).

Законодавче закріплення цього принципу відбулося на основі рішення по справі *Nottebohm*, в якому Міжнародний суд ООН 06.04.1955 сформулював ідею «реального і ефективного громадянства», заснованого на фактичних (а не формально-юридичних) зв'язках особи з державою [5]. Отже, цю ідею було застосовано у тлумаченні принципу юрисдикції держави прапора як можливості здійснення юрисдикції не державою формальної реєстрації, а державою, з якою судно має «реальний зв'язок». В рамках справи *Barcelona Traction* в особливій думці судді Ф. К. Джессапа також відзначено, що принцип «реального зв'язку» є загальним для вирішення питань національності людей, суден і компаній» [6].

З метою визначення основних елементів та умов реєстрації суден у національних реєстрах у 1986 р. було прийнято Конвенцію ООН про умови реєстрації суден. Положення цього документу включають визначення реального зв'язку, який проявляється через здійснення державою прапора своєї юрисдикції і контролю над суднами щодо ідентифікації та підзвітності власників і операторів суден, а також щодо адміністративних, технічних, економічних і соціальних питань, для чого зобов'язати держави, які реєструють судна, мати компетентну і повноцінну національну морську адміністрацію, здатну забезпечувати можливість безперешкодного виявлення та притягнення до відповідальності осіб, які відповідають за управління та експлуатацію судна, включеного в її реєстр. Конвенція має набути чинності після того, як до неї приєднаються не менше 40 держав, загальний тоннаж флоту яких становить щонайменше 25% світового тоннажу. На сьогодні Конвенцію підписали тільки

24 держави [7]. Як пояснюють дослідники, причиною такого неуспішного досвіду є те, що Конвенція не змогла пояснити найбільш критичні питання та навпаки посилила *status quo* відкритих реєстрів [8, с. 574].

Слід зазначити, що принцип реального зв'язку не був сприйнятий ані міжнародними, а ні національними судами. Показовим в цьому є Консультативний висновок Міжнародного суду ООН від 08.06.1960 про склад Комітету з безпеки на морі Міжурядової морської консультативної організації про те, що «... дослідження дискусій про реальний зв'язок недоречне» [9]. Слід також послатися на Рішення Міжнародного трибуналу з морського права у справі *MV Saiga*, в якому суд вказав, що «метою положень Конвенції 1982 р. про необхідність наявності «реального зв'язку» між судном і державою його прапора є забезпечення більш ефективної імплементації обов'язків держави прапора, а не встановлення критеріїв, на які держави можуть посилалися при оскарженні обґрунтованості реєстрації судна під даним прапором [9].

Вищевикладене дозволяє дійти висновку, що сьогодні поняття національності морського судна, як воно визначене на законодавчому рівні та тлумачиться у судовій практиці, відображає лише формальну концепцію приналежності судна державі через його реєстрацію, а має відзеркалювати ідею зв'язку з державою, наявність якої лише підтверджується фактом реєстрації, що потребує вдосконалення правового регулювання питань національної приналежності морського судна як на міжнародному, так і на національному рівні.

Список використаної літератури

1. Анцелевич Г. А. Международное морское торговое право : уч. пособие. Київ : Издательский дом «Слово», 2003. 560 с.
2. Mukherjee P. K., Brownrigg M. Nationality and Registration of Ships: Concept and Practice. *Farthing on International Shipping*. WMU Studies in Maritime Affairs, vol 1. Springer : Berlin, Heidelberg, 2013. 411 p.
3. Конвенція ООН з морського права : Міжнародний документ від 10.12.1982. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата звернення: 01.11.2020).
4. Конвенція про відкрите море : Міжнародний документ від 30.09.1962. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180 (дата звернення: 01.11.2020).
5. Nottebohm Case (*Liechtenstein v. Guatemala*); Second Phase, International Court of Justice (ICJ), 6 April 1955. URL: <https://www.refworld.org/cases,ICJ,3ae6b7248.html> (дата звернення: 01.11.2020).
6. Barcelona Traction, Light & Power Co., Ltd. Case, 1970. I.C.J. Rep.3, 64 A.J.I.L. 653 p.
7. Конвенція про умови реєстрації суден : Міжнародний документ від 07.02.1986. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_074 (дата звернення: 01.11.2020).
8. Kasoulides G. C. The 1986 United Nations Convention on the Conditions for Registration of Vessels and the Question of Open Registry. *Ocean Development and International Law*. 1989. Vol. 20, issue 6. P. 543–576.
9. Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (Geneve, 6 March, 1948). URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201276/volume-1276-I-4214-English.pdf> (дата звернення: 01.11.2020).