



*Веремчук Владислав Сергійович,
викладач кафедри загальноправових
дисциплін та міжнародного
права Одеського національного
університету ім. І.І. Мечникова*

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕЄСТРАЦІЇ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ СУДЕН

Інтернет-адреса публікації на сайті:

<http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-4646/>

Роль морських торговельних суден для забезпечення діяльності світової економіки важко переоцінити, адже близько восьмидесяти відсотків загального обсягу торгівлі у світі припадає саме на морський транспорт.

Для швидкого введення на ринок морських перевезень нових торговельних суден, а також документування права власності на судно необхідним є забезпечення чіткого та зрозумілого процесу реєстрації. Реєстрація морських суден є важливим завданням, оскільки її можна вважати своєрідним підтвердженням дотримання технічних та класифікаційних вимог під час будівництва нового судна. Однак є низка міжнародних конвенцій та регламентів, що регулюють процес реєстрації морських суден.

Фахівці Міжнародної морської організації зазначають, що «прив'язуючи судно до держави, система реєстрації суден вказує на те, що ця держава має право захищати це судно у відповідності до міжнародного права».

Загальні міжнародно-правові засади реєстрації морських суден закріплені у ч. 1 ст. 91 Конвенції ООН з морського права 1982 року та полягають у тому, що «кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території та права плавати під її прапором. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Між державою та судном має існувати реальний зв'язок» [2, ст. 91].

Конвенція ООН про умови реєстрації морських суден 1986 року мала на меті впорядкувати таку реєстрацію на міжнародному рівні. У вказаному акті пропонувалося встановити міжнародні стандарти для реєстрації у національних морських реєстрах суден, такі як принцип реального зв'язку держави прапора із судном, право власності на судно, управління судном, реєстрація, підзвітність та роль держави прапора [3]. Проте, з огляду на ст. 19, конвенція не набрала чинності [3, ст. 19].

Незважаючи на те, що питання критеріїв та умов реєстрації суден за міжнародним правом належить до національних юрисдикцій держав, Міжнародна морська організація відіграє ключову роль у наданні морським торговельним суднам права плавання світовим океаном.

Резолюцією Міжнародної морської організації А.600 (15) 1987 року було запроваджено «номер ІМО», як «захід, спрямований на морську безпеку, запобігання забруднення та забезпечення запобігання морському шахрайству». Вказаний номер є унікальним ідентифікатором для кожного судна, який присвоюється на весь період експлуатації судна та є незмінним незалежно від зміни назви, власника чи держави прапора [4].

У зв'язку із прийняттям 1994 року постанови SOLAS XI-1/3, присвоєння номера ІМО для суден із валовою місткістю від 100 тон отримало обов'язкової сили з 1 січня 1996 року для держав, що ратифікували Міжнародну конвенцію з охорони життя на морі 1974 року [5].

Постанова SOLAS XI-1/3 передбачає винятки з отримання номеру ІМО для суден без двигунів, прогулянкових яхт, суден спеціального обслуговування (плавучі маяки, крани), барж, суден на підводних крилах та повітряних подушках, плавучих доків, військових та дерев'яних суден [5].

Варто зазначити, що одним із головних викликів для сучасної морської індустрії є розвиток технологій автономних суден, тобто таких, які не вимагають присутності екіпажу на борту та керуються віддалено.

На міжнародному рівні залишається неврегульованим питання можливості реєстрації автономного судна, оскільки жодна з «морських» конвенцій не визначає міжнародно-правовий статус автономного судна. Конвенція ООН про умови реєстрації морських суден 1986 року під категорією «судно» розуміє «будь-яке самохідне морське судно, що використовується в міжнародній торгівлі для перевезення вантажів, пасажирів, або того та іншого, за винятком суден із валовою місткістю менше ніж 500 тон» [3, ст. 2].

Для оцінки перспектив реєстрації автономних суден слід розглянути проект норвезького контейнеровоза *M. V. Yara Birkeland* (номер ІМО: 9865049, прапор Норвегії) «розроблений, щоб служити доказом концепції повністю автономного судна, здатного подорожувати по всьому світу та виконувати безліч функцій, від операцій на промислових майданчиках до операцій у порту» [6].

Відповідно до ст. 11 Морського кодексу Норвегії, «норвезькі судна загальною довжиною 15 метрів і більше вносяться до судового реєстру, якщо виконано умови для реєстрації, у тому числі якщо вони будуть використовуватися виключно або в основному у торгівлі» [7, ст. 11].

Відповідно до ст. 31 вказаного кодексу, «судна, що будуються в Норвегії, або на будівництво яких у Норвегії укладені контракти, за заявою можуть бути внесені до окремого розділу судового реєстру (суднобудівного реєстру)» [7, ст. 31].

Таким чином, як міжнародне морське право, так і національне право Норвегії, згідно якого було вперше зареєстроване автономне судно, не встановлюють жодних перешкод для проведення реєстрації автономного (безекіпажного, дистанційно керованого) судна, що відкриває перспективи для збільшення кількості таких суден на ринку морських перевезень.

Міжнародне морське право визнає національну юрисдикцію держав у питаннях реєстрації морських суден, при цьому містить вимоги щодо необхідності ідентифікації судна за допомогою унікального ідентифікатора – номера ІМО, вказуючи на категорії суден, які звільняються від необхідності отримання номера ІМО.

Ми переконані у необхідності створення за прикладом Конвенції ООН про умови реєстрації морських суден 1986 року нового міжнародного правового акту, який закріплюватиме такі обов'язкові підстави для реєстрації морських суден, як верифікацію власника, базові технічні вимоги для суден з огляду на безпеку судноплавства, захист екології та захист життя на морі.

Література:

1. Registration of ships and fraudulent registration matters. International Maritime Organization. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Registration-of-ships-and-fraudulent-registration-matters.aspx>
2. United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

3. Конвенція ООН про умови реєстрації суден від 7 лютого 1986 року. URL: <https://regulation.gov.ua/documents/id208234>
4. IMO Ship identification number scheme. Resolution A.600(15) adopted on 19 November 1987. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.600%2815%29.pdf>
5. SOLAS regulation XI-1/3 adopted on 1994. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/IIIS/Pages/IMO-Identification-Number-Schemes.aspx>
6. Autonomous ship project, key facts about Yara Birkeland. Kongsberg Maritime. Web site. URL: <https://www.kongsberg.com/maritime/support/themes/autonomous-ship-project-key-facts-about-yara-birkeland/>
7. The Norwegian Maritime Code of 24 June 1994, no. 39. URL: <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/laws/norwegian-maritime-code/>