

Е. А. Войтович

студ. IV курса

специальность «Правоведение»

Научный руководитель: к. ю. н., доц. А. А. Нигреева

ПРАКТИКА РЕГИСТРАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ ПОД «ФЛАГОМ УДОБСТВА»: ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Если посмотреть значение явления «флага удобства» или «удобного флага» в словаре, то мы получим следующее определение: условия, предоставляемые рядом государств владельцам судов готовых плавать под «флагом удобства», которые заключается в низких налоговых ставках, низком уровне обязательной минимальной оплаты труда и небольших отчислениях на социальное страхование. Понятие «удобного флага» применяется тогда, когда судно работает не под флагом страны судовладельца, а под флагом иного государства. Очень часто экипажи таких судов не нанимаются агентом из одной страны и представляют собой интернациональную команду.

По сути, система «удобного флага» – хитрый способ для судовладельца получать кратковременную прибыль, для моряков же – это, в первую очередь, опасность. В лучшем случае они рискуют зарплатой, в худшем – здоровьем и жизнью. Зачастую, чтобы избежать ответственности за невыплату денег или чьей-то жизни, владельцы судов меняют названия теплоходов и регистр [1]. Постараемся рассмотреть экономические выгоды судовладельцев при регистрации судов под «флагом удобства», а также негативные стороны данного явления.

Можно сказать, что первооткрывателем «удобного флага» была Панама. Во время Первой мировой войны в Панаме были приняты законы, устанавливающие условия регистрации торговых судов и упрощающие порядок регистрации иностранных морских судов, которые позволяли судовладельцам получить преимущества перед конкурентами при регистрации своих судов в Панаме [2]. Стоит отметить, что законодательство этой страны имело низкие стандарты в области трудовых отношений, а также множество налоговых льгот, что было весьма привлекательно для судовладельцев и невыгодно для конкурентов. Пример Панамы оказался заразительным. Гондурас, затем Либерия и Коста-Рика присоединились к тенденции учитывать в законодательстве преимущественно интересы судовладельцев [2]. Как уже говорилось выше, «удобный флаг» – категория для легкого обхода экономических проблем и

решения правовых вопросов. Но что же скрывается за такими, на первый взгляд, видимыми преимуществами? Какую опасность и убытки это несет для судоходства?

Резкое увеличение числа стран «удобного флага» привело к появлению новых форм конкуренции между ними в борьбе за доходы от регистрации судов. Поэтому государство флага заявляет о своем участии во всех международных морских конвенциях, обещающая обеспечивать соблюдение всех требований безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения. Ряд государств «удобного флага» информирует о наличии коллективных соглашений между профсоюзами и судовладельцами как о свидетельстве своей добропорядочности [3].

На самом деле гонка за прибылью приводит к тому, что устанавливаются низкие стандарты безопасности и подготовки персонала и отсутствуют ограничения по гражданству или подданству членов экипажа. В некоторых случаях моряки из-за языкового барьера не могут полноценно общаться друг с другом, ставя, таким образом, под угрозу безопасную и эффективную работу судна [4]. Сюда же можно добавить, что некоторые судовладельцы не брезгуют дешевой рабочей силой, и, как следствие, низкой заработной платой, что никоим образом не влияет на стимуляцию их труда, хотя, и дает рабочее место.

Таким образом, в качестве вывода хотелось бы выделить экономические преимущества и недостатки «флага удобства». Государства, предоставляющие «удобный флаг», обещают судовладельцам самые льготные условия: быструю, упрощенную и дешевую регистрацию, низкие налоговые ставки, небольшие регистрационные сборы, минимум формальностей и крайне короткий срок регистрации и проведения любых операций по реестру. Чтобы привлечь судовладельцев к переводу их судов под «удобный флаг», власти государства флага обещают предоставлять таможенные льготы, эффективные банковские, юридические и бухгалтерские услуги, возможность безотлагательно связаться по любому вопросу с местом регистрации судна. Что касается негативных сторон, то следует подчеркнуть, что должна существовать «реальная связь» между фактическим владельцем судна и флагом, который оно несет (в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву). У судна же под «удобным флагом» такая связь отсутствует, что приводит к правонарушениям, опасности и рискам для моряков, а также сложному механизму привлечения к ответственности судовладельца за нарушение им международных стандартов и норм [4].

Список использованной литературы

1. Система удобного флага – хитрый способ для судовладельца получить кратковременную прибыль [Электронный ресурс] // Журнал «Моряк Украины». – Режим доступа: <http://moryakukrainy.livejournal.com/1020136.html>. – Название с экрана.
2. Что такое «удобный» флаг? [Электронный ресурс] // Журнал «Фарватер». – Режим доступа: <http://farvater.ua/article/918>. – Название с экрана.
3. Понятие «удобного» флага [Электронный ресурс] // Arhi-Logos essays. – Режим доступа: http://igor-grek.com/publ/transport/flag_ship/9-1-0-795. – Название с экрана.
4. Что такое «удобные» флаги? [Электронный ресурс] // ITF Seafarers. – Режим доступа: http://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm/ViewIn/RUS. – Название с экрана.

Є. С. Гоголь

студ. IV курсу

спеціальність «Правознавство»

Науковий керівник: к. ю. н., доц. Є. Д. Стрельцова

ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Договори морського перевезення вантажу мають важливе значення в умовах ринкової економіки та вільної конкуренції на ринку транспорту, але у той же час викликають багато спорів та дискусій з приводу їх юридичної природи та законодавчого визначення. Метою даного дослідження є визначення особливостей прав та обов'язків сторін по належному виконанню договору морського перевезення вантажу в залежності від його виду.

Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ), за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [1, ст.133].

Особливістю цієї дефініції є незвичайний суб'єктний склад договору. Це пояснюється тим, що договір морського перевезення вантажу може бути укладений двома способами: 1) з умовою надання всього судна, його частини чи певних суднових приміщень для перевезення (чартер); 2) без такої умови (за коносаментом). По суті, наведене визначення в КТМ об'єднує ці два види договорів. Але попри