



**Півторак Г. Ф.,**  
старший викладач  
кафедри морського права  
Національного університету  
«Одеська морська академія»  
(м. Одеса, Україна)

УДК 341.225:656.61

## АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРИНЦИПУ РЕАЛЬНОГО ЗВ'ЯЗКУ СУДНА З ДЕРЖАВОЮ ПРАПОРА

Статтю присвячено дослідженню проблеми забезпечення реального зв'язку між державою та суднами, яка сьогодні є однією з ключових не вирішених проблем сучасного морського права, що впливає на подальший розвиток майже усіх його підгалузей та інститутів. Для України ця проблема має величезну практичну актуальність в умовах масового *de facto* використання вітчизняними судовласниками іноземного прапора для власних суден та масового працевлаштування українських моряків на судна під іноземним прапором. Тому дослідження принципу реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві є актуальним та необхідним.

**Ключові слова:** міжнародне право, реальний зв'язок, реєстрація, судно, прапор, «зручний» прапор.

***Galyna Pivtorak. Actual Questions of the Principle of Genuine Link Between the Ship and the Flag State. – Article.***

The article is devoted to research the problem of providing a genuine link between the state and the ships, which today is one of the key unsolved problems of modern maritime law, influences on the further development almost of all its special instances and institutes. For Ukraine this problem has enormous practical actuality in the conditions of massive *de facto* use by domestic shipowners a foreign flag for their own ships and the massive employment of Ukrainian sailors on ships under a foreign flag. Therefore, research of the principle of a genuine link between the ship and the flag state in international maritime law is actual and necessary.

**Keywords:** international law, genuine link, registration, ship, flag, flag of «convenience».

**Пивторак Г. Ф. Актуальные вопросы принципа реальной связи судна с государством флага. – Статья.**

Статья посвящена исследованию проблемы обеспечения реальной связи между государством и судами, которая сегодня является одной из ключевых нерешенных проблем современного морского права, влияет на дальнейшее развитие почти всех его подотраслей и институтов. Для Украины эта проблема имеет огромную практическую актуальность в условиях массового *de facto* использования отечественными судовладельцами иностранного флага для собственных судов и массового трудоустройства украинских моряков на суда под иностранным флагом. Поэтому исследование принципа реальной связи судна с государством флага в международном морском праве является актуальным и необходимым.

**Ключевые слова:** международное право, реальная связь, регистрация, судно, флаг, «удобный» флаг.

Світовий океан або *ad initio mundi* служить людині як безкрайній водний шлях і джерело усіляких видів ресурсів. При цьому, практично будь-яка діяльність людини у Світовому океані пов'язана з використанням самохідних чи несамохідних плавучих або стаціонарних споруд, тобто морських суден у широкому розумінні цього терміна [1, с. 11]. Кожне судно для свого подальшого використання, за вимогами міжнародного морського права, має бути зареєстроване під прапором певної держави. Така прив'язка судна до певної держави визначається існуванням характерного зв'язку, який в міжнародній доктрині отримав назву «реальний зв'язок».

Окремі аспекти висвітлення принципу реального зв'язку судна з державою прапора спостерігаються в працях А. С. Кокіна, Л. М. Давиденка, Х. Янга, Р. Коулса та інших, однак досконале розкриття сутності та проблематики принципу реального зв'язку судна з державою прапора в наукових правових дослідженнях практично не проводиться. Саме це обумовило обрання тематики і мети цього дослідження.

В рамках нашого дослідження маємо визначити момент, з якого саме настає зв'язок судна з державою прапора та критерії, за якими можна визначити, чи є такий зв'язок «реальним».

Зв'язок судна з державою прапора починається з моменту реєстрації такого судна. Реєстрація морських суден є однією з форм здійснення нагляду з боку держави за суднами і засобом посвідчення речових прав на них. Такий нагляд існував та існує, з тими чи іншими відмінностями, в усіх морських країнах. В історії реєстрації торговельних суден розгорнулася широкомасштабна практика розвитку, зокрема

серед традиційних морських країн, вимагаючи наявності національного елемента, в різних варіаціях, щодо судовласника та інколи до екіпажу та капітана як умову для подальшої реєстрації. Вже в XIX ст. кожна держава мала один національний судовий реєстр (*Registry of British Ships* в Англії, *Registre des soumissions de francisation* у Франції, *Schiffsregister* в Німеччині). Судно вносилося до судового реєстру лише після надання доказів того, що особа має право на підняття національного прапора. Такий реєстр передбачав наявність «реального» зв'язку між державою, судном та судовласником, а підняття державного прапора на судні був тим юридичним фактом, коли одразу ставало зрозуміло, яке саме право (національне) застосовувалося до відносин, що виникали на цьому судні. Законодавство держав ретельно оберігало національність своїх торговельних суден. Держава надавала дозвіл плавати під прапором іншої держави лише в одному випадку – у разі придбання судна за кордоном.

Всі судна, внесені до судового реєстру, підлягають контролю з боку держави і не можуть бути допущені до плавання перш ніж буде встановлено, що вони задовольняють вимогам безпеки мореплавства. Разом з тим, законодавство ряду країн ставить надання своєї національності суднам в залежність лише від одного факту реєстрації, що є недостатнім для визнання наявності реального зв'язку.

У XIX ст. задача політики держав зводилася до збереження практично існуючого реального зв'язку між судном та державою, під прапором якої здійснюється плавання. Над судном, що плавало під її прапором, держава дійсно здійснювала повний технічний, адміністративний та соціальний контроль. Діяв принцип незмінності назви судна та його прапора, що було результатом застосування загального історичного досвіду та цілеспрямованих зусиль держав зі ствердження уяви про судно як про «продовження вітчизняної (за прапором) території, а також «плавучу» частину території держави прапора судна» [2, с. 9]. Саме такий приклад підтримання зв'язку між державою та судном є прикладом підтримання реального зв'язку. Однак сьогодні існування такого зв'язку, на жаль, з великою швидкістю втрачається внаслідок певних факторів.

Все частіше держави стали використовувати надання своєї національності (своїх прапорів) морським суднам виключно на формальній основі, без дотримання принципу реального зв'язку. Такі дії отримали назву практики використання т. зв. «зручних прапорів».

Така практика підірвала раніше налагоджений реальний зв'язок судна з державою прапора. Для відновлення втраченого реального зв'язку Д. К. Бекашев пропонує декілька варіантів, а саме: здійснення контролю за виключенням суден з національних реєстрів, законодавча заборона повторної реєстрації таких суден у початковому реєстрі [3]. Однак, як не прикро, слід визнати, що умови та переваги, які надає «зручний» прапор, є більш привабливими для судновласників. А отже, в умовах сучасної економічної нестабільності на перше місце постає власна вигода судновласників, ніж встановлення реально діючого, прямого зв'язку з країною, резидентом якої він є.

Однак не можна не прийняти позицію ряду членів Комісії міжнародного права ООН про те, що «якщо судно здійснює плавання під «зручним» прапором, держава реєстрації судна навряд чи буде зацікавлена у здійсненні дипломатичного захисту, якщо держава громадянства членів екіпажу сама не зробить цього».

Насправді, встановлення реального зв'язку у випадку з суднами, що належать компаніям, які можуть бути вільно зареєстровані в державах, відмінних від держави, в якій проживає більшість акціонерів, дуже важко визначити: британське судно, наприклад, може належати британській компанії, яка є дочірньою компанією інших британських компаній, членів корпоративної групи, чия кінцева холдінгова компанія може бути зареєстрована в іншій державі та акціонери яких є резидентами взагалі третьої держави. Відмінність між «зручним» прапором та іншими прапорами, виходячи з наявності реального зв'язку до реєстрації, не є чітко визначеним, і це, мабуть, має менш практичне значення, ніж питання сили, з якою держава прапора здійснює свою юрисдикцію та контроль над суднами після реєстрації [4, с. 206].

Як вже зазначалося раніше, у ХІХ ст. задача політики держав зводилася до збереження практично існуючого реального зв'язку між судном та державою шляхом здійснення повного технічного, адміністративного та соціального контролю. На сьогодні, відповідно до міжнародно-правових норм, державна політика щодо встановлення реального зв'язку між судном та державою також має бути спрямована на здійснення повного технічного, адміністративного та соціального контролю. Тому ми вважаємо необхідним сконцентрувати увагу саме на наступних трьох аспектах.

**Технічний.** Це означає, що держава прапора має своїм обов'язком у строки, визначені міжнародними конвенціями ІМО з техніч-

них питань, а також відповідно до норм національного законодавства, інспектувати судна та видавати їм відповідні сертифікати про безпечну експлуатацію. Зокрема видача таких документів передбачена такими конвенціями, як Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (*SOLAS-74*) [5], Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. (*MARPOL-73/78*) [6], Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 р. (ПДНВ-1995) [7] (усі ратифіковані Україною).

**Адміністративний.** Вищезазначені *SOLAS-74*, *MARPOL-73/78*, ПДМНВ-1995 та інші конвенції з безпеки мореплавства передбачають права та обов'язки держави прапора щодо морських суден. Конвенційний перелік не є вичерпним. Відповідно до міжнародного морського права, такий контроль можливий і в інших сферах – навігаційній, правовій, дипломатичній. Так, відповідно до глави 2 Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 р., кожен судноводій зобов'язаний знати основи міжнародного морського права. Обсяг знань відповідно до національного морського законодавства визначається на розсуд держави прапора.

**Соціальний.** В даному контексті мова йде, перш за все, про дотримання правил найму членів екіпажу, а також його праці під раніше згадуваним «зручним» прапором. Такі правові норми закріплені в багатьох конвенціях, національному законодавстві, також у рекомендаціях Міжнародної морської організації (ІМО), Міжнародної організації праці (МОП), Міжнародної федерації транспортних робітників тощо.

Маємо зазначити, що існує така точка зору, відповідно до якої якщо держава не заперечує надання судну своєї національності, дозволивши йому здійснювати плавання під своїм прапором, однак не гарантуючи, що вони будуть здійснювати такі заходи як управління, юрисдикцію, дійсне засвідчення права власності та контроль, інші держави не зобов'язані визнавати заявлену національність судна. «Реальний зв'язок» не є попередумовою реєстрації судна, однак слугує для забезпечення ефективного здійснення юрисдикції та контролю держави прапора над судном [8]. Дана точка зору на практиці жодним чином не закріплена на міжнародному рівні, однак вона виступає у якості вагомого теоретичного аспекту.

Важливо зазначити, що принцип реального зв'язку не забороняє «свободу реєстрації» та держави, які не є державами прапора, не можуть оскаржувати реєстрацію/національність судна або право держави прапора здійснювати дипломатичний захист від імені суден, що здійснюють плавання під її прапором, відповідно до міжнародного публічного права [9, с. 34].

Деякі науковці використовують поняття «нерозривного зв'язку» в значенні «реального зв'язку», оскільки вважають, що ці поняття є тотожними та взаємозамінними. Ми погоджуємося з даною точкою зору, адже здійснивши комплексний аналіз та дослідивши сутність поняття «реального зв'язку» судна з державою прапора, ми прийшли до такого висновку. Так О. С. Кокін описує зв'язок судна з державою за часи існування СРСР: «За часи існування СРСР проблеми втечі під «зручний прапор» не існувало. Діючий в країні порядок надання морським суднам права плавання під державним прапором за ознакою власності та комплектування морських суден екіпажем за ознакою громадянства забезпечував реальний зв'язок радянських суден з державою і постійний нагляд держави за суднами свого прапору. Контроль здійснювався державою в особі її органів – Регістра СРСР та інспекції портового надзору, співробітники якого знаходилися на державній службі. Порядок комплектування екіпажу морських суден також забезпечував нерозривний зв'язок держави з морськими суднами свого прапору та дійсність державного контролю» [10, с. 31]. Таким чином, на основі наведеного можна визначити певні ознаки, за якими діяв принцип «реального зв'язку» судна з державою прапора:

- ознака власності;
- ознака комплектування морських суден екіпажем;
- ознака громадянства.

У контексті нашого дослідження вважаємо необхідним зазначити, що в 1968 році відбулася II сесія Конференції ООН з торгівлі та розвитку (*UNCTAD*), під час якої було досліджено різноманітні концепції реального зв'язку та економічні підходи загального характеру. В результаті такого дослідження були зроблені наступні висновки:

– існує необхідність у ефективному вивченні юрисдикції та контролю з боку держави реєстрації. Деякі держави насправді не здійснюють ефективну юрисдикцію та контроль, тому з метою здійснення контролю за реєстрацією суден в тих країнах, де відсутня юрисдикція та контроль, має бути чітко визначений термін «реальний зв'язок»;

– наявність або відсутність «реального зв'язку» між судном та державою прапора позначається на ступені адміністративного контролю держави в галузі її національного судноплавства. В державах без «реального зв'язку» заходи контролю зазвичай є недостатніми або такими, що не відповідають вимогам, однак деякі з таких держав зробили кроки з метою запровадження або покращення заходів контролю;

– у державах з «реальним зв'язком» статті річного доходу і річної витрати суден (судноплавних компаній) становлять важливу частину платіжного балансу; купівля-продаж суден в таких державах є зовнішньоторговельною угодою; найм громадян на судна закордонного плавання та його умови є частиною загальної державної політики в галузі праці. Навпаки, в державах без «реального зв'язку» зазначені економічні зв'язки відсутні, і статті річного доходу і річних витрат від експлуатації флоту, угод купівлі-продажу суден і питання найму в сфері судноплавства перебувають поза розрахункової системи національної економіки. На жаль, але Україна належить саме до такої категорії держав.

Цікавим є факт, що дослідивши ряд національних та міжнародно-правових актів (Кодекс торговельного мореплавства України [11], Конвенція про відкрите море 1958 р. [12], Конвенція про умови реєстрації суден 1986 р.), в контексті дослідження самого принципу існування реального зв'язку судна з державою прапора, маємо зазначити, що в жодному з цих документів відсутнє чітке визначення та тлумачення поняття «реального зв'язку» судна з державою прапора, хоча ці міжнародно-правові акти безпосередньо містять норми, які прямо або опосередковано направлені на встановлення та регулювання такого зв'язку. Дійсно, знижувати значимість таких документів ми не можемо, оскільки протягом довгого періоду часу була проведена та в подальшому проводиться колосальна робота щодо створення та реалізації цих норм, однак ми все ж таки вважаємо необхідним введення чіткого правового поняття «реального зв'язку» судна з державою прапора для більш чіткої конкретизації, а також у якості одного з превентивних заходів обходу закону в міжнародному праві.

Проведений огляд еволюції принципу реального зв'язку судна з державою прапора лише підкреслює його тернистий шлях становлення. Далекоглядні погляди на проблематику реального зв'язку висловлені Германом Меерсом в його праці «Національність суден»

ще у 1967 році. Він вважає, що можна було б більш вдало сконцентруватися на кінцевій меті реального зв'язку, а саме «на гарантії здійснення необхідних повноважень держави прапора найкращим чином», автор стверджує, що «відповідальність є необхідним наслідком права» [13]. Ми поділяємо таку точку зору.

Аналіз походження принципу реального зв'язку в міжнародному праві та його еволюція чітко свідчить про небажання деяких держав по-справжньому розглядати питання «реального зв'язку» між судом та державою прапора як передумову реєстрації суден, однак слід визнати, що держави такий зв'язок розглядали як передумову встановлення економічного зв'язку, який ґрунтується на громадянстві фактичного власника судна.

Таким чином, термін «реальний зв'язок» описує особливі взаємовідносини між державою прапора та судом, що має право плавати під її прапором. Реальний зв'язок використовується у якості невід'ємної умови реєстрації в морському праві, тому принцип реального зв'язку обмежує коло можливих держав щодо здійснення реєстрації за критерієм здійснення юрисдикції та контролю. Уся наведена вище інформація дозволяє нам зробити висновок, що кількість недобросовісних учасників морської індустрії буде поступово зменшуватися при встановленні реального зв'язку між судом та державою прапора.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Шемякін О. М. До питання тлумачення терміну «судно» у морському праві // Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр. Вип. 17. – Одеса: Юридична література, 2003. С. 122–125.
2. Кокин А. С. Трудовые конфликты на судах «удобного» и отечественного флагов. Позиции правительства, судовладельцев, моряков. – М. : Волтерс Клувер, 2008. – С. 9.
3. Бекашев Д. К., Бекашев К. А. Международно-правовые проблемы борьбы с незаконным рыболовством. – Млсква, Проспект. 2015.
4. Churchill Robin R., Lowe Alan V. The Law of the Sea. 1988. P. 206.
5. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, 1974. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_251](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_251)
6. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден, 1973. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_009)
7. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти, 1995. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_707](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_707)



8. Ptashenchuk O. The concept of «genuine link» in the international maritime law // International legal problems of modern merchant shipping: Collection of materials of the Second International Research and Practice Conference (December 12, 2013, Kyiv). – Kyiv University of Law at the National Academy of Sciences of Ukraine. 2014. Vol. 2.
9. Jorn-Ahrend Witt. Obligations and Control of Flag States: Developments and Perspectives in International Law and EU Law, Lit Verlag, Berlin. 2007. P. 34.
10. Кокин А. С. Трудовые конфликты на судах «удобного» и отечественного флагов. Позиции правительства, судовладельцев, моряков. – М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 31.
11. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 // Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47–52. Ст. 349.
12. Конвенция об открытом море, 1958. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/hsea.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf)
13. Meyers H. The Nationality of Ships, Martinus Nijhoff, The Hague (1967).

