

УДК 341.1

Півторак Г. Ф., старший викладач  
кафедри морського права ОНМА

## Проблема забезпечення реального зв'язку між судном та державою прапору у діяльності Міжнародної морської організації (IMO)

У статті розглянуті аспекти міжнародно-правового забезпечення реального зв'язку між судном та державою прапору у діяльності IMO. Досліджено міжнародно-правові та організаційні заходи, вжиті з цього питання та їх вплив на розвиток сучасного морського права.

**Ключові слова:** Міжнародна морська організація, морське право, держава прапору, реальний зв'язок, судно.

В статье рассмотрены аспекты международно-правового обеспечения реальной связи между судном и государством флага в деятельности IMO. Исследованы международно-правовые и организационные меры, предпринятые по данному вопросу, и их воздействие на развитие современного морского права.

**Ключевые слова:** Международная морская организация, морское право, государство флага, реальная связь, судно.

The aspects of international legal prohibition of the genuine link between state and vessel, flying its flag in IMO activities are looked at the article. The international legal and organizational measures, taken on this issue, are researched, their interference on maritime law development are watched at the article.

**Key words:** International Maritime Organization, maritime law, flag state, genuine link, vessel.

**Постановка проблеми.** Проблема забезпечення реального зв'язку між державою та суднами, що зареєстровані під її прапором, загострилася протягом ХХ ст. та сьогодні є одною з ключових невирішених 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 судновласниками іноземного прапору для власних суден та масового працевлаштування українських моряків на судна під іноземним прапором.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Ролі IMO у розвитку міжнародного морського права присвячено багато праць закордонних і вітчизняних науковців. Зокрема, можна виділити фундаментальну працю російського вченого юриста-міжнародника Г.Г. Іванова «Міжнародна морська організація», в якій автор активно використовував широкі знання і юридичний досвід, здобутий ним під час роботи Постійним представником Росії при IMO на протязі декілька років, а також у якості делегата у роботі Асамблеї, Ради і численних комітетів, включаючи Юридичний комітет [1]. Серед вітчизняних юристів-міжнародників слід зазначити роботи О.М. Шемякіна, який на протязі певного періоду часу у складі урядової делегації України, приймав участь у роботі Асамблеї IMO та сесіях найпотужнішого структурного підрозділу IMO – Комітету з безпеки на морі. Цікавою, на наш погляд, є робота В.Х. Лампе, який уперше спробував визначити певні етапи у роботі IMO [14].

Висвітлення попереднього науково-практичного досвіду та конвенційного матеріалу з питання реального зв'язку відбувалося у роботах О.М. Балобанова, В.Н. Денисова, В.В. Демиденка, А.В. Сидоренка, О.М. Шемякіна та ін., але ці

праці мають насамперед описовий характер, комплексного монографічного дослідження з цих питань не провадилося, як в Україні, так і за її межами.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Тому доцільно метою цієї роботи обрати аналіз правотворчої та організаційної практики, що здійснювалася під егідою Міжнародної морської організації (IMO) з моменту її утворення у ХХ ст. Завданнями статті є функціональна та телеологічна локалізація зазначених процесів, поєднання між собою їх складових, висвітлення причин та наслідків міжнародної правотворчості у цій сфері, специфіки відображення інституту реального зв'язку у відповідних міжнародних нормативних актах та документах.

**Виклад основного матеріалу.** На конференції, що проходила під егідою ООН у лютому – березні 1948 р. у Женеві, було прийнято Конвенцію про Міжурядову морську консультативну організацію. У 1982 р. цю Організацію було перейменовано у Міжнародну морську організацію (IMO). Конвенція про Міжурядову морську консультативну організацію 1948 р. набрала чинності лише 17 березня 1958 р., у день, коли було виконано дві умови, передбачені ст. 74 цієї Конвенції. А саме, по-перше, її учасниками мала стати не менш ніж 21 держава, по-друге, 7 з цих держав повинні були мати флот валовою місткістю не менше одного мільйону регістрових тонн. Набрання чинності Конвенцією 1948 р. фактично означало появу нової, дванадцятої спеціалізованої установи ООН. Україна приєдналася до Конвенції 1948 р. у 1994 р. [8], вочевидь вважаючи недостатніми механізми правонаступності від СРСР, який приєднався до Конвенції у грудні 1958 р. тобто майже відразу після набрання нею чинності.

Згідно зі ст. 1 Конвенції 1948 р., одна з основних цілей створення Міжурядової морської консультативної організації – це вирішення проблем технічного, економічного і комерційного характеру міжнародного торговельного судноплавства. Тобто до компетенції організації, на первинному етапі, не відносилися питання юридичного характеру, нею не розглядалися питання, що стосувалися національності й реєстрації суден [2]. Але зі створенням Юридичного комітету, який, згідно з п. «а» ст. 33 Конвенції 1948 р. у її сучасній редакції, «розглядає будь-які правові питання, що входять до компетенції Організації», функції і сфера інтересів IMO дуже розширилися [4]. Станом на 31 січня 2013 р. членами цієї загальнозвизнаної впливової міжнародної організації були 169 держав, загальний тоннаж флоту яких складав 97 % від усього світового тоннажу.

Перші конвенції, схвалені під егідою IMO, в основному, вводили в дію правила і стандарти технічного характеру, які майже не стосувалися юридичних питань. Однак у той же час, певною мірою вони були спрямовані на виконання окремих приспів Конвенції про відкрите море 1958 р. щодо реального зв'язку судна з державою пропора. Зокрема, вони стосувалися виконання положень п. 1 ст. 5 Конвенції 1958 р., згідно з якою держава повинна ефективно здійснювати у технічній сфері свою юрисдикцію і контроль над суднами, що плавають під її пропором, а також ч. 1 ст. 10, згідно з якою «кожна держава зобов'язана приймати необхідні заходи для забезпечення безпеки в морі суден, що плавають під її пропором, зокрема у тому, що стосується: а) користування сигналами, підтримки зв'язку і запобігання зіткнення суден; б) комплектування і умов праці екіпажів суден ...; с) конструкції, оснащення суден та їх морехідних якостей». При цьому, згідно з ч. 2 ст. 10 цієї Конвенції 1958 р., «приписуючи такі заходи, держава зобов'язана дотримуватися загальноприйнятих міжнародних норм і

застосовувати усе необхідне для забезпечення їх виконання» [3].

Насамперед, до таких конвенцій IMO слід віднести Міжнародну конвенцію про вантажну марку 1966 р. (LL 1966), Міжнародну конвенцію про обмірювання суден 1969 р. (TONNAGE 1969), Конвенцію про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. (COLREG 1972), Міжнародну конвенцію по запобіганню забруднення з суден 1973/78 р. (MARPOL 1973/78), Міжнародну конвенцію про охорону людського життя на морі 1974 р. (SOLAS 1974), Міжнародну конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (STCW 1978) тощо.

Усі ці конвенції спрямовані на забезпечення безпеки міжнародного судноплавства, збереження життя людини і майна. Вони фактично деталізують загальні принципи зобов'язань держави пропору, передбачені Конвенцією про відкрите море 1958 р., яка діяла на той час. Тому не дивно, що більшість з них містять приписи для держави пропору судна і посилання на Конвенцію 1958 р.

Наприклад, Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. припускає можливість видання судну посвідчення про вантажну марку урядом держави іншої, ніж держава пропору, за проханням останньої. Таке посвідчення може бути видане за умови проведення огляду судна і дотримання ним положень цієї конвенції (п. 1 ст. 17). При цьому, згідно з п. 3 цієї статті Конвенції 1966 р. «у посвідченні, що було видане таким чином, має бути відмічено, що воно було видане на прохання уряду держави, під чиїм пропором плаває або буде плавати судно, і воно має таку ж силу і таке ж визнання, що і посвідчення, видане» державою пропору. Однак, таке посвідчення, згідно з п. 4 цієї статті, не може видаватися судну, що плаває під пропором держави, уряд якої не є стороною Конвенції 1966 р. [5].

Аналогічні за своєю сутністю правила містяться у ст. 8 Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 р., які стосуються мірильного посвідчення. Згідно з п. 3 ст. 5 Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973/78 р., «якщо Сторона відмовляє іноземному судну в заходженні в порти або віддалені від берега термінали, що знаходяться під її юрисдикцією, або вживає які-небудь заходи проти такого судна на підставі того, що це судно не відповідає положенням цієї Конвенції, така Сторона негайно інформує консула або дипломатичного представника Сторони, під пропором якої судно має право плавання» [6].

Цікавим, на наш погляд, є припис, що міститься у п. 4 ст. 5 Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р., згідно з яким «ніщо в Конвенції не передшокдує кодифікації і розвитку морського права Конференцією з морського права ООН, що скликається згідно з Резолюцією 2750 С (XXV) Генеральної Асамблії ООН, а також теперішнім чи майбутнім претензіям і правовим позиціям будь-якої держави з питань морського права та щодо природи і меж юрисдикції прибережної держави і держави пропору». На наш погляд, цей припис є класичним прикладом властивої ознаки того часу, який «характеризується безперервними консультаціями між Міжурядовою морською консультативною організацією і робочими групами, створеними учасниками III Конференції ООН з морського права з метою недопущення будь-яких відхилень у стандартах IMCO від загальних принципів, що закладалися до тексту Конвенції ООН з морського права» [7].

Саме з цього часу зароджується новий етап діяльності IMO, яка у своїй роботі починає керуватися загальними принципами, закладеними ще у проекті Конвенції ООН з морського права 1982 р., поширюючи і розвиваючи їх. А з набранням Конвенцією 1982 р. чинності у роботі IMO простежується бажання «переглянути і

привести у відповідність до загальних принципів «Конституції океанів» всі міжнародні нормативні акти, що були прийняті під егідою IMO у попередні періоди її роботи», та ліквідувати існуючі прогалини «у міжнародно-правовій регламентації суспільних відносин у певних видах діяльності людини у Світовому океані» [10, с. 78].

У цей час під егідою IMO були прийняті такі конвенції, як Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р. (SUA 1988) і Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі 1988 р. (SUA Protocol 1988), Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. (SALVAGE 1989), Міжнародна конвенція по забезпеченням готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним і співробітництву 1990 р. (OPRC 1990), Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем шкідливих і небезпечних речовин 1996 р. (HNS Convention 1996), Конвенція про відповідальність за забруднення бункерним паливом 2001 р. (BUNKERS Convention 2001), Конвенція про видалення уламків суден 2007 р. (NAIROBI WR Convention 2007) тощо [9, с. 415].

Було переглянуто Міжнародну конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (двічі, у 1995 р. та у 2010 р.), у 2005 р. прийнято нову редакцію Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (SUA 2005) і Протоколу про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі 1988 р. (SUA Protocol 2005). А також було прийнято значні зміни до конвенцій MARPOL 1973/78, SOLAS 1974 тощо.

Усі ці конвенції було прийнято у розвиток загальних принципів, закладених у Конвенції ООН з морського права 1982 р., у тому числі й тих, що стосуються юрисдикції держави прапору судна, саме через яку і виявляється реальний зв'язок судна з державою прапору.

Конвенції IMO спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства і запобігання забруднення морського середовища, які деталізують загальні принципи приписів ст. 10 Конвенції про відкрите море 1958 р. і ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р., які встановлюють обов'язки держави прапора відносно суден, що плавають під їх прапором, стали на сьогодні основоположними стовпами сучасного міжнародного судноплавства.

Кількість держав-учасниць основних конвенцій IMO, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства і запобігання забруднення морського середовища та відсоток загального тоннажу їхнього флоту у світовому тоннажі флоту є дуже великими. Пояснити цей факт можна жорсткою системою контролю, передбаченою цими конвенціями не лише з боку держави прапора, а й з боку держави порту, про яку піде мова у подальшому. Ця система виникла як протидія неналежному виконанню контролю з боку держави прапору. Бо такий контроль, з одного боку, ускладнюється тим, що судна значний час можуть не заходити до портів держави прапору, з іншого — це проблема держав, які висувають не дуже високі вимоги до технічного стану суден, які реєструють [10, с. 77].

IMO вживає й інших заходів, спрямованих на вирішення проблеми реального зв'язку судна з державою прапору, зокрема, шляхом схвалення власних резолюцій. Зокрема, 27 листопада 1997 р. Асамблеєю IMO була прийнята резолюція A.847 (20) «Керівництво з надання допомоги державам прапора з імплементації документів

IMO», яка була потім доповнена резолюцією IMO A.973 (24) від 1 грудня 2005 р. «Кодекс імплементації зобов'язуючих інструментів IMO» [12]. Ці документи було спрямовано на надання державам технічної допомоги у встановленні і реалізації заходів для ефективного застосування і забезпечення виконання положень міжнародних конвенцій. Резолюція A.847 (20) складалася із семи розділів: «Загальні положення»; «Первіні дії»; «Здійснення»; «Надання повноважень»; «Забезпечення виконання»; «Інспектори держави прапора»; «Розслідування, що проводяться державою прапора». Також цей документ у додатку містив рекомендовану структуру національного законодавства для реалізації положень міжнародних морських конвенцій, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства [13].

У розвиток резолюції A.847 (20) резолюцією IMO A.881 (21) від 25 листопада 1999 р. «Самооцінка продуктивності держави прапора» було схвалено Керівництво з надання допомоги державам прапора при самооцінці своєї діяльності, у якому IMO закликає уряди усіх держав проводити регулярні заходи по самооцінці реалізації різних документів IMO, учасниками яких вони є. Цей документ починається з нагадування, що «держави прапора несуть відповідальність за встановлення і підтримку заходів з ефективного застосування і забезпечення виконання документів IMO, учасниками яких вони є» (п. 1) [16]. Він також містить форми самооцінки діяльності держави прапора. У подальшому це Керівництво було переглянуто резолюцією IMO A.912 (22) від 29 листопада 2001 р. «Переглянута самооцінка продуктивності держави прапору» [15].

Водночас найбільш цікавою у контексті нашої роботи є резолюція IMO A.441 (11), прийнята 15 листопада 1979 р. «Контроль держави прапору над власником судна». У преамбулі цього акту IMO висловлювала прагнення «розширити можливості держави здійснювати контроль над власником судна, що плаває під її прапором, або над особою, на яку власник судна поклав за договором або іншим чином виконання своїх обов'язків із зазначених питань». При цьому конститувалося, що «безпека на морі і захист морського середовища можуть бути значно посилені, якщо держава буде в змозі встановлювати особу, яка виконує такі обов'язки щодо судна, яке плаває під її прапором, і вступати в контакт з ним». Додатково у резолюції IMO A.441 (11) усім державам пропонувалося «вжити необхідних заходів для забезпечення того, щоб власник судна, що плаває під прапором цієї держави, надавав такій державі свіжу інформацію, необхідну йому для встановлення особи, на яку власник судна поклав за договором або іншим чином виконання своїх обов'язків щодо цього судна за питань, що стосуються безпеки на морі і захисту морського середовища, і вступу в контакт з такою особою» [11].

**Висновки.** Таким чином, можна зазначити, що комплексний галузевий інститут реального зв'язку судна з державою прапора здобув свій подальший розвиток у конвенціях і резолюціях IMO. Цей зв'язок у діяльності IMO має певною мірою вторинний характер, адже він інкорпорований у конвенції та резолюції IMO з міжнародно-правових звичаїв та конвенції ООН з морського права 1958 р. та 1982 р. Наявність спеціальних адміністративних механізмів контролю за дотриманням конвенцій IMO зумовило їх сприйняття та виконання майже усіма морськими державами світу, включаючи більшість т.зв. держав «зручного прапору», що сьогодні сконцентрували під власними прапорами більшість світового тоннажу. Водночас відображення в таких актах IMO норм щодо реального зв'язку між державою прапора та судном призвело до виконання відповідних вимог міжнародного права майже усіма

державами прапору, але насамперед щодо нагляду за дотриманням технічних вимог, які містять конвенції ІМО до судна. Успішність імплементації вимог ІМО щодо реального зв'язку свідчить про можливість запозичення відповідних правових механізмів і в інших сферах морського права (щодо комерційної, трудової, кримінальної юрисдикції на судні держави прапору). Відповідні процеси мають стати підґрунтам для нових наукових досліджень.

## ЛІТЕРАТУРА:

1. Иванов Г.Г. Международная морская организация / Г.Г. Иванов. – О.: Латстар, 1999. – 392 с.
2. Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации 1948 г. // Морское право и практика. Информ. сборник ЦНИИМФ. – Л.: Морской транспорт, 1961. – Вып. 71. – № 15. – С. 28 – 44.
3. Конвенция про відкрите море від 29 квітня 1958 р. – [Електронний ресурс]. – [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_180](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_180)
4. Конвенция про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року // Офіційний вісник України. – 2006. – № 44. – Ст. 2982.
5. Міжнародна конвенція про вантажну марку від 5 квітня 1966 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 3. – Ст. 86.
6. Міжнародна конвенція по обмірюванню суден від 23 червня 1969 р. // Офіційний вісник України. – 2005. – № 22. – Ст. 1250.
7. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 7 липня 1978 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 60. – Ст. 2148.
8. Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року : постанова Верховної Ради України від 4 лютого 1994 р. № 3938-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 23. – Ст. 171.
9. Шемякін О.М. Діяльність Міжнародної морської організації по забезпеченню правопорядку у Світовому океані / О.М. Шемякін // Правова держава. – Вип. 22. – К., 2011. – С. 413 – 419.
10. Шемякін О.М. Міжнародна морська організація і морське право / О.М. Шемякін // Митна справа. – 2011. – № 2. – С. 76 – 81.
11. Control by the flag State over the owner of a ship: IMO Resolution A.441 (11) adopted on 15 November 1979. – [Electronic source]. – Access mode: [http://imodocs.com/txt/data-www/texts/A441\\_11.php3](http://imodocs.com/txt/data-www/texts/A441_11.php3)
12. Code for the implementation of mandatory IMO instruments: IMO Resolution A.973 (24) adopted on 1 December 2005 (Agenda item 9). – [Electronic source]. – Access mode: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=27239&filename=A973\(24\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27239&filename=A973(24).pdf)
13. Guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments : IMO Resolution A.847 (20) adopted on 27 November 1997 [revoked by A.973(24)]. – [Electronic source]. – Access mode: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=23991&filename=847\(20\).PDF](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=23991&filename=847(20).PDF)
14. Lampe W.H. The «News» International Maritime Organization and its Place in Development of International Maritime Law / Wilhelm H. Lampe. // Journal of Maritime Law and Commerce. – 1983. – Vol. 14. – № 3. – P. 305 – 329.
15. Revised self-assesment of flag state performance : IMO Resolution A.912 (22) adopted on 29 November 2001. – [Electronic source]. – Access mode: URL : [http://rise.odessa.ua/texts/A912\\_22e.php3](http://rise.odessa.ua/texts/A912_22e.php3)
16. Self-assessment of flag State performance : IMO Resolution A.881 (21) adopted on 25 November 1999 [revoked by A.912(22)]. – [Electronic source]. – Access mode: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=24293&filename=881\(21\).PDF](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24293&filename=881(21).PDF)