

**О. М. ШЕМЯКІН, Г. Ф. ПІВТОРАК**

*Олександр Миколайович Шемякін, доктор юридичних наук, перший проректор Одеської національної морської академії*

*Галина Федорівна Півторак, старший викладач Одеської національної морської академії*

## **СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ІНСТИТУТУ ДЕРЖАВНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ СУДЕН У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ**

Майже будь-яка діяльність людини у Світовому океані пов'язана із самохідними чи несамохідними, плавучими або стаціонарними спорудами, що використовуються з метою: перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти; рибного чи іншого морського промислу; розвідки і добування корисних копалин; рятування людей, які зазнають лиха на морі; буксирування, здійснення гідротехнічних робіт або піднімання майна, що затонуло в морі; несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); наукових, навчальних і культурних цілей; спортивних заходів і таке інше. Дані споруди – це морські судна в широкому розумінні цього терміна<sup>1</sup>.

Ця діяльність інтернаціональна за своєю сутністю через те, що використання морських суден у більшості випадків виходить за межі компетенції однієї держави. Тому, як зазначав Генеральний Секретар ООН у своїй доповіді «Світовий океан і морське право» на 63-ій сесії ГА ООН, «процес реєстрації суден є ключовим компонентом забезпечення виконання зобов'язань державою прапора. Він надає державам можливість контролю виконання національних і міжнародних норм, і запобігання надання права плавання під прапором держави тим суднам, які порушують ці норми. Крім того, інформація, що збирається в процесі реєстрації, потрібна державам для вживання правозастосовних заходів відносно суден, що використовуються для незаконної діяльності, і їх наступного судового переслідування, а також може використовуватися для підвищення підзвітності судовласників і експлуатантів суден»<sup>2</sup>.

Проблема реєстрації суден є дуже актуальною протягом багатьох років, їй приділяється увага на кожній сесії Комітету з безпеки на морі, який є структурним підрозділом Міжнародної морської організації (ІМО), і на її асамблеях. Але, на жаль, в науковій юридичній літературі цьому питанню приділяється дуже мало уваги. Зокрема, майже не єдиною фундаментальною працею у цій сфері, в аспекті міжнародно-правових проблем, є дисертаційна робота Г. С. Єгіяна<sup>3</sup>. Окремі питання цієї проблеми розглядалися в роботах Г. О. Анцелевича, О. Ф. Висоцького, В. В. Демиденка, А. Л. Колодкіна, С. С. Переверзева, Р. Фогеля тощо<sup>4</sup>. Але, як це не прикро, і на сьогодні проблема реєстрації морських торговельних суден продовжує залишатися дуже актуальною, тому метою цієї статті є висвітлення сучасного стану цієї проблеми і тих наслідків, що з ними пов'язані.

Згідно зі ст. 90 Конвенції ООН з морського права 1982 р.<sup>5</sup>, кожна держава незалежно від того, чи є вона прибережною або такою, що не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі. При цьому ст. 91 Конвенції закріплює право держав самостійно визначати умови надання своєї національності суднам, реєстрації цих суден на їх території і права плавання під їх прапором, ставлячи в обов'язок державам видавати відповідні документи тим суднам, яким вони це право надали, вказуючи лише на те, що між державою і судном повинен існувати реальний зв'язок. Виходячи з цього, відповідно до правила ст. 92 Конвенції, судно повинно плавати під прапором лише однієї держави та, крім випадків, що прямо передбачені в міжнародних договорах чи положеннях самої Конвенції, підкорятися у відкритому морі виключно юрисдикції цієї держави. Судно не може змінити свій прапор під час плавання або стоянки під час заходу в порт, крім випадків фактичного переходу права власності або зміни реєстрації. У тому випадку, якщо судно, що плаває під прапорами двох або більше держав, користується цими прапорами за зручністю, то воно не може вимагати визнання жодної з відповідних національностей іншими державами і може бути дорівняне до суден, що не мають національності.

Добрі наміри, передбачені у ст.ст. 91 і 92 Конвенції 1982 р., що розставили лише основні віхи в питаннях реєстрації суден і надання державами їм своєї національності, були розраховані на подальше більш ретельне опрацювання цього питання. Тому саме з метою забезпечення і зміцнення реального зв'язку між державою і судном, що плаває під її прапором, і для ефективного здійснення своєї юрисдикції і контролю над цим судном відносно ідентифікації і підзвітності власників і операторів суден, а також відносно адміністративних, технічних, економічних і соціальних питань була прийнята Конвенція ООН про умови реєстрації суден 1986 р.<sup>6</sup> Відповідно до положень ст. 19 вона повинна набрати чинності через дванадцять місяців після дати, на яку не менше 40 держав, що мають загальний тоннаж флоту не менше 25 % світового тоннажу, стануть її учасниками. Однак і на сьогодні ця умова не здійснилася<sup>7</sup> і Конвенція чинності не набрала, тому багато питань реєстрації суден залишається в не урегульованому нормами міжнародного морського права стані.

Ситуація, що склалася на сьогодні, є досі складною, тому що, з одного боку, значна частина світового тоннажу зареєстрована у так званих «міжнародних» чи «відкритих» реєстрах. Зокрема, за даними Конференції ООН з торгівлі й розвитку, станом на 1 січня 2010 р. тільки у десяти таких реєстрах (Панама, Ліберія, Маршалові Острови, Багамські Острови, Мальта, Кіпр, Острів Мен, Антигуа і Барбуда, Бермудські Острови, Сент-Вінсент і Гренадіни) зареєстровано 55,4 % усього світового тоннажу суден<sup>8</sup>. З іншого боку, Конвенція 1986 р. багато важливих питань реєстрації віддає на відкуп національному законодавству держав, що, на наш погляд, не сприяє особливому посиленню реального зв'язку держави реєстрації із судном, як це визначено у ст. 91 Конвенції ООН з морського права 1982 р., і багато в чому носить лише компромісний характер.

Відсутність єдиних правил надання державою права плавання під її прапором сприяло тому, що на сьогодні у різних державах ці правила найрізноманітніші і залежать як від політичних, так і економічних інтересів кожної конкретної держави.

Так, наприклад, в Україні, право плавання під Державним прапором України, відповідно до ч. 3 ст. 32 Кодексу торговельного мореплавства (КТМ) України, мають судна, що є державною власністю або перебувають у власності фізичної особи – громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, що знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру.

У Росії, відповідно до ст. 15 КТМ Російської Федерації, право плавання під Державним прапором Російської Федерації надається суднам, які знаходяться у власності громадян Російської Федерації; юридичних осіб відповідно до законодавства Російської Федерації; Російської Федерації, суб'єктів Російської Федерації; муніципальних утворень; а також суднам, що знаходяться в користуванні й володінні російських фрахтувальників за договором бербоут-чартер.

У Франції право плавання під французьким прапором надається суднам, що не менш ніж на 50 % належать французьким громадянам або цілком належать товариствам, що мають місцезнаходження у Франції, а їх керівництво і більшість членів є громадянами Франції.

В Ефіопії право плавання під державним прапором може бути надано судну, що належить цілком або не менш ніж на 35 % громадянам Ефіопії.

На перший погляд, настільки різні вимоги, висунуті державами для надання права плавання суден під їх прапором, не мають нічого спільного. Однак, якщо уважно й більш ретельно проаналізувати ці умови, можна помітити дуже важливу загальну рису: у цих вимогах усе-таки простежуються елементи принципу реального зв'язку судна з державою прапора. Насамперед це виявляється у вимогах до національності власника судна (хоча вимога до частки власності судна скрізь різна); до «осілости» власника судна або фрахтувальника за договором бербоут-чартер у державі прапора; до зосередження управління судном у руках громадян держави прапора; обмеженій участі іноземців у складі екіпажу судна тощо.

Водночас ряд держав не вимагає практично ніякого реального зв'язку між судном і державою прапора судна, надаючи іноземцям можливість реєструвати свої судна й одержувати право користування прапором такої держави нарівні зі своїми громадянами й організаціями. Наприклад, відповідно до ст. 1080 торгового кодексу Панами, усі торговельні судна, які належать цілком або частково панамським громадянам чи іноземцям, що постійно проживають у республіці понад 5 років, або належать торговельним товариствам, які мають своє основне місцезнаходження в Панамі, вважаються панамськими, якщо вони зареєстровані в Панамі і їх власник підкоряється законам і правилам судноплавства республіки.

Природно, що спрощена процедура реєстрації суден, низький рівень податків, ліберальне законодавство щодо умов праці членів екіпажів, низькі технічні вимоги до суден – усе це в значній мірі сприяло широкому поширенню практики «зручних прапорів», а це, у свою чергу, в подальшому забезпечує суттєві прибутки цим державам за рахунок великої кількості суден, що реєструються під їхнім прапором. Так, реєстрація судна і щорічний податок на нього в Панамі становить близько 20 % від аналогічних витрат у США, на Філіппінах лише 15 %, а на острові Мен (Великобританія) – 10 %, а щорічний податок узагалі не стягується.

Правило, що міститься в п. 1 ст. 11 Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р., покладає обов'язки на держави засновувати реєстр суден, що плавають під їх прапором, і вести його таким чином, як це визначить сама держава у своєму національному законодавстві. Однак, відповідно до положень Конвенції 1986 р., при цьому під «реєстром суден» відповідно до норми-дефініції, що міститься у ст. 2, розуміється офіційний реєстр або реєстри, у які заносяться докладні дані про судно. Таким чином, допускається, що в державі може бути не один реєстр суден, а декілька. Цей підхід, закріплений у положеннях Конвенції 1986 р., лише підтвердив давно існуючу практику так званих «других» або «міжнародних» реєстрів. Такі реєстри суден існують у Німеччині, Данії, Норвегії, Франції й інших державах. Усі вони встановлюють менш жорсткі вимоги до реєстрації суден порівняно з «державними» або «першими» реєстрами. Зокрема, вони, як правило, встановлюють лише мінімальні обмеження відносно національності власника судна і його «осілости», віку суден, а також наймання іноземних громадян у члени екіпажу тощо.

Поділ реєстрів суден на три групи: «державні», «другі» або «міжнародні», «треті» або «відкриті» – є досить умовним, тому що критерії двох останніх типів реєстрів не можуть бути чітко визначеними. Тому деякі «міжнародні» реєстри використовують «переваги» «відкритих» реєстрів, зберігаючи в той самий час певні елементи реального зв'язку судна з державою прапора. Водночас такі «переваги» в окремих питаннях реєстрації в багатьох випадках виявляються негативними як для власника, так і для екіпажу суден<sup>9</sup>. І пробле-

ма в даному випадку знову у відсутності реального зв'язку судна з державою прапора. Зокрема, таким державам не вигідно встановлювати жорсткі вимоги до стандартів безпеки суден, особливо в питаннях технічного стану суден і комплектування екіпажами, тому що витрати за цими статтями становлять значну частину затрат на утримання судна і економія цих коштів є одним з визначних факторів залучення власників суден у «відкриті» реєстри.

Останнім часом, з одного боку, у світі намітилася тенденція до збільшення держав, що користуються перевагами «других» реєстрів з метою підвищення конкурентоспроможності свого торговельного флоту і протидії тому, щоб їх судна йшли під «зручний прапор», з іншого – деякі держави «зручного прапора» стали приділяти більше уваги питанню реального зв'язку з суднами, що плавають під їх прапорами, прагнучи перейти до групи так званих «міжнародних реєстрів». Характерним прикладом є ситуація, яка склалася навколо Конвенції про працю у морському суднопластві (MLC), що була прийнята під егідою Міжнародної організації праці 23 лютого 2006 р.

Ця Конвенція унікальна за своїм призначенням. З одного боку, вона охоплює майже всі аспекти праці моряків. Зокрема, це питання, що стосуються мінімальних вимог щодо праці моряків (вік, стан здоров'я, кваліфікація, найм і працевлаштування моряків), умов зайнятості (трудові договори, заробітна платня, тривалість робочого часу, репатріація, соціальні гарантії), житлових приміщень та умов відпочинку, харчування і столового обслуговування, охорони здоров'я, медичного і соціально-побутового обслуговування, захисту у сфері соціального забезпечення тощо. Виходячи з цього, Конвенцію називають «біллем про права моряків». З іншого боку, вона, хоча й непрямо, але неухильно, спрямована на забезпечення правопорядку й безпеки міжнародного суднопластва. Тому у своїй доповіді «Світовий океан і морське право» на 63-ій сесії Генеральної Асамблеї ООН Генеральний Секретар ООН назвав Конвенцію «четвертим стовпом» міжнародного режиму регулювання якості суднопластва<sup>10</sup> разом з такими трьома основоположними конвенціями ІМО, як Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р., Конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. і Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 р.<sup>11</sup> Згідно з п. 3 ст. VIII Конвенція набуває чинності, і природно буде поширювати свою дію на зазначених суб'єктів, «через 12 місяців після дати реєстрації документів про ратифікацію не менше 30 державами-членами, загальна частка валової місткості торгового флоту яких становить 33 відсотка». Станом на 1 березня 2011 р. членами Конвенції стали 12 держав, загальний тоннаж флоту яких складає майже 48 % світового тоннажу, бо серед її учасників такі держави, як Панама, Ліберія, Маршалові Острови, Багамські Острови Сент-Вінсент і Гренадіни тощо.

Таким чином, можна дійти висновку, що весь процес розвитку інституту державної реєстрації морських суден відбувається під впливом природної еволюції. Досягнення науки і техніки, економічні й політичні процеси, що відбуваються в суспільстві, неминуче спонукають до його подальшого розвитку. Встановлені в Конвенції ООН з морського права 1982 р. основні принципи цього інституту, які не здобули подальшого розвитку у зв'язку з не набранням Конвенцією ООН про умови реєстрації суден 1986 р. чинності, потребують подальшого опрацювання з метою прийняття відповідної міжнародної конвенції для врегулювання цієї проблеми.

<sup>1</sup> Шемякін О. М. До питання тлумачення терміну «судно» у морському праві // Актуальні проблеми держави і права: 36. наук. пр. – Вип. 17. – Одеса: Юридична література, 2003. – С. 122–125.

<sup>2</sup> Oceans and the law of the sea / Report of the Secretary-General UN A/63/63 on 10 March 2008. – P. 40.

<sup>3</sup> Егиян Г. С. Проблема регистрации морского судна в современном международном праве: Дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1989. – 191 с.

<sup>4</sup> Современное международное морское право и практика его применения Украиной / Щипцов А. А., Анцелевич Г. А., Высоккий А. Ф. и др. – Киев: Наукова думка, 1995. – С. 95–129.; Колодкин А. Л. Новая Конвенция ООН. (Об условиях регистрации морских судов) // Советский ежегодник морского права, 1985. – М.: Мортехинформреклама, 1987. – С. 140–141.; Фогель Р. Вопросы открытой регистрации судов // Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы. XIV Международная конференция «Мир на морях». – М.: Мортехинформреклама, 1990. – С. 361–368.

<sup>5</sup> Конвенція набрала чинності 16 листопада 1994 р. Станом на 30 листопада 2010 р. учасниками Конвенції є 157 суб'єктів міжнародного права. Україна є учасником Конвенції (Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. Закон України від 3 червня 1999 р. № 728-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 31. – Ст. 254.).

<sup>6</sup> United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships / Doc. TD/RS/CONF/19/Add.1. – Geneva, 7 February 1986. – 15 p.

<sup>7</sup> За наявними даними учасниками Конвенції є лише 11 держав: Болгарія, Гаїті, Гана, Грузія, Єгипет, Ірак, Кот-д'Ивуар, Лівія, Мексика, Оман, Угорщина.

<sup>8</sup> Review of Maritime Transport 2010 / Report by the UNCTAD secretariat. – New York and Geneva: UN, 2010. – P. 188.

<sup>9</sup> Шемякін О. М. Проблеми державної реєстрації морських торговельних суден у сучасному міжнародному морському праві // Держава і право: 36. наук. пр. – Вип. 28. – К.: Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2005. – С. 543–548.

<sup>10</sup> Oceans and the law of the sea / Report of the Secretary-General UN A/63/63 on 10 March 2008. – P. 52.

<sup>11</sup> Шемякін О. М. Конвенція про працю у морському суднопластві в системі міжнародно-правового режиму регулювання якості суднопластва // Митна справа. – 2010. – № 6. – С. 4–10.

### Резюме

У статті висвітлюються сучасні проблеми інституту державної реєстрації морських торговельних суден і впливу на його розвиток сьогоденних процесів, що відбуваються у міжнародному морському праві. Зокрема процесів, пов'язаних з прийняттям під егідою Міжнародної організації праці Конвенції про працю у морському судноплаванні 2006 р.

**Ключові слова:** інститут державної реєстрації морських суден, Конвенція ООН з морського права 1982 р., Конвенція ООН про умови реєстрації суден 1986 р., Конвенція про працю у морському судноплаванні 2006 р.

### Резюме

В статье освещаются современные проблемы института государственной регистрации морских торговых судов и влияния на его развитие сегодняшних процессов, которые происходят в международном морском праве. В частности процессов, которые связаны с принятием под эгидой Международной организации труда Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г.

**Ключевые слова:** институт государственной регистрации морских судов, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Конвенция ООН об условиях регистрации судов 1986 г., Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г.

### Summary

The present article covers up-to-date problems of state seagoing ships registration institute, its development and the influence of contemporary processes urgent for the international maritime law. The processes connected with the Maritime Labour Convention, 2006 adoption under the aegis of the International Labour Organization are also presented.

**Key words:** state seagoing ships registration institute; United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982; United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986; Maritime Labour Convention, 2006.

Отримано 11.03.2011

**Ю. М. ГУЛЕНКО**

*Юрій Миколайович Гуленко, здобувач Київського університету права НАН України*

## ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПІРАТСТВА І ТЕРОРИЗМУ

Початок ХХІ ст. характеризується стрімким розвитком міжнародних відносин, інформатизацією та глобалізацією світової економіки і суспільства. Ці процеси мають багато позитивних моментів, але поряд з вагомими перевагами від об'єднання і функціонування світових ринків перед різними країнами постають й гострі транснаціональні проблеми безпеки. Міжнародні загрози створюють серйозні перешкоди для розвитку національних та всесвітньої систем стабільності в цілому. Серед викликів суспільству одними з найгостріших є проблеми тероризму і піратства. Для нашої держави питання безпеки території та захисту прав і свобод громадян є одним з пріоритетних<sup>1</sup>, тому розробка правових норм у цій сфері й узгодження їх з системою міжнародного права потребує детального аналізу. Порівняльна характеристика піратства і тероризму розглянуто у контексті розвитку сучасного суспільства та формування правового середовища, яке спрямовано на вирішення проблем, пов'язаних з ними.

Існує багато досліджень і публікацій, що вивчають проблематику піратства та тероризму. Однією з характерних ознак наукового доробку є виокремлення кожного з цих явищ. Натомість спроби об'єднати їх в єдине інформаційно-правове поле різняться діаметрально протилежними оцінками від повного протиставлення до визначення, що це два боки однієї медалі<sup>2</sup>. Дослідники розглядають також і окремі аспекти, які звужують основні поняття, а акцент зміщується на проведення паралелей між характерними спільними рисами, методами та засобами.

В Україні серед досліджень з проблематики тероризму необхідно відзначити роботи В. Антипенка<sup>3</sup>, В. Глушкова<sup>4</sup>, В. Ємельянова<sup>5</sup>, В. Крутова, В. Ліпкана, В. Мальцева, В. Тихого й інших учених, які розробляють кримінально-правовий аспект тероризму. Останнім часом збільшилась і кількість українських дисертаційних досліджень, присвячених правовому аспекту проблем тероризму, це зокрема роботи С. Допілко, Ю. Іванова, Л. Мошкової, М. Семикіна та багатьох інших.

Проблеми морського піратства та тероризму постійно перебувають у полі зору вчених, що займаються морським правом і більш вузьких фахівців, що безпосередньо стикаються з питаннями морської справи<sup>6</sup>. Серед вітчизняних дослідників проблеми піратства слід відзначити О. Ф. Бантишева, К. Г. Фетисенко, С. Якимляка, В. Л. Григоряна, В. І. Дмитріїва й інших.

На законодавчому рівні в Кримінальному кодексі України поняття піратства визначено у ст. 446, а проблемі тероризму присвячено окремий закон<sup>7</sup>. Широко представлене і міжнародне правове поле щодо боротьби з тероризмом багатьма актами і конвенціями, зокрема Європейською конвенцією про боротьбу з тероризмом (1977), Міжнародною конвенцією про боротьбу з бомбовим тероризмом (1977), Міжнародною кон-