

УДК 341.1

## ПЕРШІ МІЖНАРОДНІ ІНСТИТУЦІЇ Й ЕЛЕМЕНТИ ЗВ'ЯЗКУ СУДНА З ДЕРЖАВОЮ ПРАПОРА

### FIRST INTERNATIONAL INSTITUTIONS AND ELEMENTS OF COMMUNICATION OF THE VESSEL WITH FLAG STATE

**Півторак Г.Ф.,**  
*старший викладач кафедри морського права*  
*Одеської національної морської академії*

**Кріль О.О.,**  
*магістрант факультету морського права і менеджменту*  
*Одеської національної морської академії*

У статті досліджено форми взаємовідносин судна й держави в аспекті діяльності міжнародних конференцій і їх реалізацію в конвенціях, які безпосередньо стосуються проблем використання Світового океану у сфері торговельного мореплавства. Вивчено міжнародно-правові та організаційні заходи, ужиті з цього питання, їх вплив на розвиток сучасного морського права.

**Ключові слова:** морське судноплавство, держава прапора, реальний зв'язок, реєстрація, судно.

В статье исследованы формы взаимодействия судна и государства в аспекте деятельности международных конференций и их реализация в конвенциях, которые имеют непосредственное отношение к проблемам использования Мирового океана в сфере торгового мореплавания. Изучены международно-правовые и организационные меры, принятые по данному вопросу и их влияние на развитие современного морского права.

**Ключевые слова:** морское судоходство, государство флага, реальная связь, регистрация, судно.

The form of interaction between the vessel and the State researches in this article, in terms of activities in the international conferences and their implementation in conventions that have direct relevance to the problems of Global Ocean in the part of merchant shipping. Researched international legal and institutional measures, adopted on this matter, and their influence on the development of the modern maritime law.

**Key words:** maritime law, flag state, genuine link, vessel, real connection.

**Постановка проблеми.** Проблема забезпечення зв'язку між державою та суднами, що працюють під її прапором, існувала ще з давніх часів. Формування інституту реєстрації суден у сучасному вимірі складалось із історичних веж, етапів, які й зумовили формування інституту, надали йому напрям. Проблема забезпечення зв'язку між державою та суднами на сьогодні є одною з ключових не вирішених проблем сучасно морського права, що впливає на подальший розвиток майже всіх його підгалузей та інститутів. Для України ця проблема має величезну практичну актуальність в умовах масового використання *de facto* вітчизняними судновласниками іноземного прапора для власних суден і масового працевлаштування українських моряків на судна під іноземним прапором.

**Стан дослідження.** Автори завжди системно відстежували явище взаємодії держави та прапора, тому аналіз правовідносин відображено в роботах вітчизняних і закордонних учених. Проблемі забезпечення зв'язку між державою й суднами, що працюють під її прапором, при-

свячено багато праць закордонних і вітчизняних науковців, концепції розглянуто також у діяльності міжнародних організацій. Попередній науково-практичний досвід і конвенційний матеріал з питання реального зв'язку висвітлено в роботах О. Балобанова, В. Денисова, В. Демиденка, А. Сидоренка; праці Д. Коломбоса «Международное морское право». Зокрема, можна виділити дисертацію доктора юридичних наук О. Шемякіна «Еволюція структури й змісту права користування морем: теорія та практика».

**Мета статті** – дослідити форми взаємовідносин судна й держави в аспекті діяльності міжнародних конференцій і їх реалізацію в конвенціях, які безпосередньо стосуються проблем використання Світового океану у сфері торговельного мореплавства; вивчити міжнародно-правові та організаційні заходи, ужиті з цього питання, їх вплив на розвиток сучасного морського права.

**Виклад основного матеріалу.** Ми звертаємось до історичного матеріалу, щоб більш ретельно з'ясувати ті чи інші процеси, що відбувалися в суспільстві на певному

етапі його розвитку. Насамперед нас цікавить генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора. Але, як відзначає О. Шемякін, лише на перший погляд проблема дослідження історії зародження й розвитку більшості норм і інститутів морського права видається тривіальною. Здавалося б, потрібно лише встановити, коли те або інше поняття чи його елементи вперше згадувалися в нормативних документах.

Правила використання просторів Світового океану й безпосередньо мореплавства «створювалися й накопичувалися протягом багатьох сторіч, головним чином, як міжнародні звичаї. Однак питання про необхідність їх кодифікації починають обговорюватися лише наприкінці XVIII – початку XIX століть, а практичні кроки порушуються лише з формуванням перших міжнародних інституцій. Саме завдяки ним з'являються перші міжнародні морські документи, спрямовані на вирішення окремих публічних проблем» [14, с. 413].

У 1889 р. у Вашингтоні проходить перша міжнародна конференція з безпеки мореплавства, яка майже повністю була присвячена охороні життя й майна на морі. На цій конференції скандинавськими державами було запропоновано «створити Міжнародне морське бюро, на яке покладалося б вирішення технічних питань торговельного мореплавства. Бюро мало стати загальним координаційним органом, сприяючим згладжуванню суперечностей між державами в таких питаннях, як запобігання зіткненню суден на морі, міжнародне зведення сигналів, обмір і реєстрація суден тощо» [5, с. 392].

У світлі тенденції, пов'язаних зі зростанням обсягу світової торгівлі й розвитком морського судноплавства, що відбувалися на тлі промислової революції, видавалося доволі логічним створення подібної інституції для вирішення хоча б основних проблем торговельного мореплавства. Однак ця пропозиція була рішуче знехтувана з формулюванням, що створення постійно діючої міжнародної морської інституції на цьому етапі розвитку є не доцільним. На нашу ж думку, головною причиною був страх держав із розвиненою судноплавною індустрією на обмеження комерційної свободи й установа будь-якого контролю з боку міжнародної інституції. Безуспішна спроба створення Міжнародного морського бюро відклала і спроби вирішення всіх питань, що передбачалося зарахувати до компетенції цієї міжнародної морської інституції, у тому числі й проблем реєстрації суден. Друга Міжнародна морська конференція була скликана в Лондоні в 1914 р., питання про створення Міжнародного морського бюро чи будь-якої іншої міжнародної інституції на ній не порушувалося.

Не факт, що створення Міжнародного морського бюро сприяло б вирішенню проблеми реєстрації морських суден і так на міжнародному рівні зняло б деякі проблеми в питанні реального зв'язку судна з державою прапора. На той час у доктрині міжнародного права існувала зовсім інша точка зору. Так, Д. Коломбос, посилаючись на рішення Постійної палати третейського суду в Гаазі від 08 серпня 1905 р. по справі *The Muscat Dhows*, указує, що сучасне міжнародне право «забезпечило підтримку права і порядку у відкритому морі шляхом визнання за державами, під прапором яких плавають судна, права на здійснення юрисдикції над ними... Міжнародне морське право не передбачає будь-яких норм, що встановлюють право судна плавати під певним прапором, але на кожну державу, що має торговельний флот, воно покладає обов'язок регулювати своїми законами умови, на яких судно має право плавати під її прапором» [7, с. 253].

Відсутність будь-яких міжнародних стандартів у сфері реєстрації морських суден призвела до того, що вже під час Першої світової війни в Панами було прийнято закон про реєстрацію суден, який передбачав як спрощену процедуру реєстрації, так і пільги в оподаткуванні для іно-

земних судновласників. Це призвело до того, що суттєво зросла кількість суден під панамським прапором, в основному за рахунок американських судновласників. Згодом шляхом Панами пішли Гондурас, Ліберія, Коста-Ріка й деякі інші держави. Уже на початку 30-х рр. минулого століття тенденція реєстрації суден у таких державах набула таких масштабів, що викликала занепокоєність у Міжнародній федерації транспортних робітників (*International Transport Workers' Federation*), яка в 1948 р. почала масштабну кампанію, спрямовану проти так званих «зручних» прапорів. Як зазначається на офіційному сайті цієї впливової неурядової міжнародної організації, ця політична складова цієї кампанії спрямована «на ліквідацію системи зручних прапорів шляхом досягнення глобального визнання реального зв'язку між прапором, під яким плаває судно, і громадянством, підданством чи місцем проживання його власників, менеджерів і моряків» [15].

Саме «завдяки законодавству низки невеликих держав (Ліберії, Панами, Багамських і Бермудських островів, Кіпру), що надають за певну плату право на прапор морським суднам, що належать як громадянам цих держав, так і іноземцям», як стверджує А. Колодкін, у 50-х рр. XX ст. виникає термін «зручний» прапор [1, с. 240]. Але існує й така точка зору, що термін «зручний» прапор використовувався ще в стародавні часи й у період середньовіччя з метою ввести в оману ворога чи конкурента. Однак зміст цього терміна в ті часи був зовсім інший.

Наприкінці XIX – початку XX ст. відбуваються ще дві події, які мають певний стосунок до предмета дослідження. У 1899 р. і 1907 р., відповідно, відбуваються перша та друга Гаазькі мирні конференції. Їхню значимість для розвитку міжнародного морського права важко переоцінити, оскільки це був початок руху за мирне вирішення міжнародних спорів. Якщо перша конференція внесла невелику лепту у вирішення проблем Світового океану, у цій сфері було прийнято лише одну Конвенцію про застосування до морської війни засад Женевської конвенції 1864 р., то друга була більш значима з позиції міжнародного морського права. На ній було прийнято 13 Конвенцій, із яких 8 безпосередньо стосуються проблем Світового океану, а саме: Про становище ворожих торговельних суден у разі початку воєнних дій; Про перетворення торговельних суден у військові судна; Про постановку підводних мін, які автоматично вибухають від дотику; Про бомбардування морськими силами під час війни; Про застосування до морської війни засад Женевської конвенції; Про деякі обмеження в користуванні правом захоплення у морській війні; Про заснування Міжнародної призової палати; Про права і обов'язки нейтральних держав у разі морської війни.

Безумовно, усі преамбули цих конвенцій різні, тому що різна мета їх прийняття, але цікавим фактом є те, що лише в преамбулі Конвенції про постановку підводних мін, які автоматично вибухають від дотику, 1907 р. визначається значимість того часу, коли вони були прийняті. Ця Конвенція починається словами «надихаючись началом свободи морських шляхів, відкритих для усіх народів ...» [2, с. 144].

Нині ні в одній із зазначених Конвенцій не згадується ні словосполучення «держава прапора», ні просто термін «прапор». Термін «судно» для визначення його належності, наприклад, у Конвенції про деякі обмеження в користуванні правом захоплення у морській війні використовується в словосполученні «вороже судно» (ст. 1 і 5) чи просто «торгові судна взагалі» (ст. 2) тощо [2, с. 147]. У Конвенції про права і обов'язки нейтральних держав у разі морської війни найчастіше йдеться про «судна воюючих» (ст. ст. 2, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14) тощо. Отже, стосовно цих Конвенцій навряд чи можна говорити, що вони зробили значний внесок у розв'язання проблеми реального зв'язку судна з державою прапора [2, с. 270]. Їхні тексти

лише підтвердили, що проблема реального зв'язку судна з державою прапора на той час ще не мала настільки актуального характеру, як на сьогодні.

Ще однією зі знаменних віх у розвитку морського права стало створення в 1897 р. в Антверпені Міжнародного морського комітету (*Comity Maritime International* (далі – СМІ)). Ця інституція є міжнародною неурядовою організацією, яка об'єднала асоціації морського права різних держав. Протягом перших майже 70 років її існування вона була практично єдиною міжнародною організацією, яка займалася уніфікацією міжнародного приватного морського права. Проекти документів, що готувалися СМІ, розглядалися на Брюссельській дипломатичній конференції, відлік свого існування яка починає з 1905 р. «Саме з цього року бельгійський уряд для розгляду державами проектів міжнародних угод про уніфікацію морського права, підготовлених СМІ, починає періодично скликати в Брюсселі дипломатичні конференції. Ці конференції офіційно називаються «сесіями Дипломатичної конференції з морського права» і мають порядкові номери, що надає їм видимість постійності. Насправді ж кожна така сесія цілком самостійна і автономна: вона має свій склад учасників, сама створює свої органи і не зв'язана рішеннями попередніх сесій, тобто є окремою міжнародною конференцією, а не черговим етапом роботи постійно існуючої міжнародної організації» [9, с. 26].

За час існування Конференції було скликано 13 сесій, на яких прийнято 14 Конвенцій, що здобули назву Брюссельських конвенцій з морського права, і 4 протоколи до них, які регламентують цивільні або цивільно-процесуальні відносини, що виникають у процесі торговельного мореплавства. Найбільш відомими з цих Конвенцій є Конвенція для об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден 1910 р.; Конвенція для об'єднання деяких правил стосовно надання допомоги й рятування на морі 1910 р. і Протокол 1967 р. до неї; Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р.; Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. і Протоколи 1968 р. і 1979 р. до неї; Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про арешт морських суден 1952 р.; Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р. тощо.

Якщо проаналізувати тексти Брюссельських конвенцій з морського права, то можна дійти висновку, що в певних із них, починаючи з 1952 р., можна встановити зв'язок між термінами «державна» і «прапор», тобто в них ідеться саме про державний прапор. Зокрема, у ст. 2 і 8 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден, 1952 р. застосовується термін «судно під прапором однієї з держав, що домовилися». У ст. ст. 1, 2 і 3 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про кримінальну юрисдикцію по справах про зіткнення суден й інші пригоди, пов'язані із судноплавством, 1952 р. – «державна, під прапором якої знаходиться судно». Лише тільки одна з Брюссельських конвенцій не відійшла від старих стандартів. Міжнародна конвенція про деякі правила, що належать до цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден, 1952 р. у ст. 8 містить стале словосполучення «під прапором Високих сторін, що домовилися».

Перші ж міжнародні морські конвенції чи зовсім не застосовували термін «прапор», чи вживали його щодо всіх суден, без будь-якої ознаки та належності. Так, про «державу, до якої належить судно» чи «національність, до якої належить судно» йдеться, відповідно, у ст. ст. 8 і 10 Міжнародної конвенції щодо охорони підводних телеграфних кабелів 1884 р. [10]. Про «судно, яке належить державі одній із Високих сторін, що домовилися» йдеться у ст. 15 Конвенції для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1910 р.; про судна

«незалежно від прапора» – у ст. 1 Конвенції щодо забезпечення вільного користування Суецьким каналом 1888 р. [11, с. 221] і ст. ст. 2, 4 і 10 Конвенції про режим проток 1936 р. [12].

Надалі практично в усіх міжнародних нормативних актах, де вживається термін «судно», ідеться саме про державний прапор судна із застосуванням словосполучення «державна прапора судна» чи його похідних.

Із появою на міжнародній арені в 1919–1920 рр. Ліги Націй знову з'являється надія на створення постійно діючої міжнародної інституції, яка б займалася проблемами міжнародного судноплавства. Однак ця надія знов залишається марною. Питаннями судноплавства, крім іншого, у складі Ліги Націй займалися Консультативний і технічний комітет з транспорту й транзиту та Організація зі зв'язку й транзиту.

У 1924 р. Лігою Націй створюється «комітет експертів із осіб, котрі не лише володіють персональною кваліфікацією, а й представляють основні форми цивілізації та основні правові системи світу» [8, с. 65]. У 1926 р. комітет експертів сформував запитальники із 7 тем, у п. 1 значилася проблема національності морських суден. Після довгої кропіткої роботи питання національності судна не потрапляли до тексту проекту Конвенції про територіальні води, наданої для обговорення на Гаазьку конференцію 1930 р. з кодифікування міжнародного права.

Під час існування Ліги Націй було прийнято незначну кількість морських конвенцій. Серед них найбільш відомі – переглянута Конвенція з охорони людського життя на морі 1929 р., яка, однак, так і не набрала чинності, і Конвенція про вантажну марку 1930 р., що мала суто технічний характер, термін «прапор» у ній навіть не згадувався.

Із початком діяльності Організації Об'єднаних Націй, у 1947 р., знову ставиться питання щодо необхідності створення спеціалізованої міжнародної установи в галузі судноплавства [6, с. 9]. У результаті роботи конференції, що проходила в Женеві в лютому-березні 1948 р., була прийнята й відкрита для підписання Конвенція про Міжурядову морську консультативну організацію. «Однак пройшло ще десять довгих років очікування перед тим, як 17 березня 1958 р. Японія приєдналася до цієї Конвенції, що означало набрання останньою чинності відповідно до положень ст. 74 і появу дванадцятої спеціалізованої установи ООН. Метою створення цієї Організації було вирішення проблем технічного, економічного і комерційного характеру, що мають відношення до урядів і судноплавних компаній, а також здійснення зв'язку з іншими органами ООН і міжнародне співробітництво» [13, с. 76–81]. Із цього часу починається нова ера в розвитку міжнародного морського права.

**Висновки.** Аналіз політико-економічних умов розвитку суспільства наприкінці XIX – першої половини XX ст., а також прийнятих у цей час міжнародних нормативних актів, спрямованих на встановлення правопорядку у Світовому океані, дає змогу дійти висновку, що проблема реального зв'язку між судном і державою набуває сучасних форм і загострюється лише в середині XX ст. з інтенсивним розвитком практики так званого «зручного» прапора.

Саме в цей час уперше в міжнародних морських конвенціях застосовується термін «прапор» як ознака належності судна до тієї чи іншої держави та його національності, а також словосполучення «державна прапора судна». Зокрема, це відбувається в Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден, 1952 р. та Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил про кримінальну юрисдикцію по справах про зіткнення суден й інші пригоди, пов'язані із судноплавством, 1952 р. До цього часу в міжнародних конвенціях або зовсім не застосовують термін «прапор», або вживають його щодо всіх суден, без будь-якої державної ознаки й належності.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Словарь международного морского права / под ред. Ю.Г. Барсегов. – М. : Междунар. отношения, 1985. – 256 с.
2. Международное право в избранных документах : в 3 т. / сост.: Л.А. Моджорян, В.К. Собакин ; отв. ред.: В.Н. Дурденевский. – М. : Изд-во ИМО, 1957. – 415 с.
3. Международное право в избранных документах : в 3 т. / сост.: Л.А. Моджорян, В.К. Собакин ; отв. ред.: В.Н. Дурденевский. – М. : Изд-во ИМО, 1957. – 415 с. – С. 147–148.
4. Международное право в избранных : в 3 т. / сост.: Л.А. Моджорян, В.К. Собакин ; отв. ред.: В.Н. Дурденевский. – М. : Изд-во ИМО, 1957. – 415 с. – С. 270–274.
5. Иванов Г.Г. Международная морская организация / Г.Г. Иванов. – Одесса : Латстар, 1999. – 392 с. – С. 6.
6. Иванов Г.Г. Международная морская организация / Г.Г. Иванов. – Одесса : Латстар, 1999. – 392 с.
7. Коломбос Д. Международное морское право / Д. Коломбос ; пер. с англ. – М. : Прогресс, 1975. – 784 с.
8. Кузнецов С.А. Подготовка к проведению Гаагской конференции 1930 года / С.А. Кузнецов, М.В. Грушко // Митна справа. – 2011. – № 4. – С. 64–72.
9. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право / О.М. Шемякін. – Одеса : Латстар, 2000. – 272 с.
10. Международная конвенция по охране подводных телеграфных кабелей // Сборник международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. – Л. : Мин. обороны СССР, 1971. – С. 79–82.
11. Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу // Сборник международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. – Л. : Мин. обороны СССР, 1971. – С. 221–224.
12. Конвенция о режиме проливов 1936 г. // Сборник международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. – Л. : Мин. обороны, 1971. – С. 205–216.
13. Шемякін О.М. Міжнародна морська організація і морське право / О.М. Шемякін // Митна справа. – 2011. – № 2. – С. 76–81.
14. Шемякін О.М. Діяльність Міжнародної морської організації по забезпеченню правопорядку у Світовому океані / О.М. Шемякін // Правова держава : щорічник наук. пр. – Вип. 22. – К. : Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2011. – 413 с. – С. 413–419.
15. О компании против удобных флагов / ITF Seafarers // Удобные флаги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.itfseafarers.org/FOC\\_campaign.cfm](http://www.itfseafarers.org/FOC_campaign.cfm), свободный.