

в этой сфере, оценке эффективности ее применения в современных условиях активной интеграции международных требований в национальную практику таможенного регулирования Украины.

Ключевые слова: таможенное дело, таможенная логистика, таможенные процедуры, таможенный контроль, таможенное оформление, логистизация.

Summary

Mishchenko I. V. Legal Basis of Logistics of Customs Procedures in Ukraine. — Article.

The article is devoted to legal regulation of logistics of customs procedures. Its main task is to look for some new ways to increase the efficiency of customs control and customs registration of goods and vehicle moved through the customs border of Ukraine. The article is focused on analyzing the legal base in this sphere, estimating the efficiency of applying this base especially according to the processes of introducing the international requirements in the national practice of the customs regulation of Ukraine.

Keywords: customs affair, customs logistics, procedures of customs, customs control, customs registration, logistisation.

УДК 341.2

Л. М. Давиденко

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ РЕЄСТРАЦІЇ МОРСЬКИХ СУДЕН ПІД «ЗРУЧНИМИ» ПРАПОРАМИ

Гострота проблеми державної реєстрації морських суден обумовлюється такими чинниками, як практика їх реєстрації у країнах так званого «зручного» прапора, що останнім часом набула значного поширення і охопила уже більше 50 відсотків тоннажу морського флоту; поглиблення суперечностей між розвиненими країнами та країнами відкритої реєстрації з приводу дотримання принципу реального зв'язку між судном та державою його національності, загострення конкурентної боротьби між останніми з приводу реєстрації морських суден.

Ця проблема є надзвичайно актуальною для нашої держави. За оцінками компетентних джерел, із 390 морських торговельних суден валовою місткістю більше 500 брутто-реєстрових тон, які належать юридичним та фізичним особам української національності, 204 зареєстровані під іноземними «зручними» прапорами [1]. Серед таких прапорів є не тільки визнані держави з тривалою практикою відкритої реєстрації — Кіпр, Панама чи Мальта, але й екзотичні «морські» Монголія, Словаччина, Молдова. На міжнародному ринку праці моряків через втрату свого національного флоту Україна виявилася у десятці провідних країн — постачальників рядового і командного складу екіпажів для торговельних суден різної національності. За оцінками Міністерства закордонних справ близько 60–70 тисяч українських моряків працюють на судах під іноземними, в т.ч. «зручними» прапорами, де не завжди дотримуються мінімальні соціальні стандарти та порушуються трудові права моряків, а в проблемних ситуаціях країна національності екіпажу не може у повному обсязі захистити їхні права, оскільки судна під іноземними прапорами знахо-

дяться під юрисдикцією держави, що їх зареєструвала [2]. Яскравим прикладом цього стала сумнозвісна епопея перебування українського екіпажу теплоходу «Фаїна» під прапором Белізу у полоні сомалійських піратів, коли держава реєстрації судна повністю проігнорувала вирішення критичної ситуації. Таким чином у сфері морської діяльності сучасна практика використання переваг офшорних фінансових центрів при реєстрації морських суден під «зручними» прапорами зачіпає міжнародно-правову проблему принципу реального зв'язку (*genuine link*) між державою і судном, що має реєстрацію в такій державі і право плавати під її прапором.

До дослідження питань державної реєстрації морських суден під «зручними» прапорами неодноразово звертались вітчизняні та зарубіжні фахівці в галузі морського права, такі як Г. А. Анцелевич, Г. С. Горшков, В. Н. Гуцуляк, Г. С. Єгіян, С. О. Кузнєцов, В. В. Серафимов, О. М. Шемякін, О. А. Щипцов та інші. Не применшуючи ролі та значущості доробку згаданих науковців, необхідно визнати, що проблематика державної реєстрації морських суден під «зручними» прапорами, з огляду на її актуальність, вимагає подальших досліджень.

Метою статті є аналіз проблемних питань реєстрації суден у відкритих реєстрах та формулювання конкретних рекомендацій щодо удосконалення міжнародно-правового регулювання у цій сфері.

Кожна держава, незалежно від того, чи має вона вихід до моря, у відповідності зі ст. 90 Конвенції ООН з морського права 1982 р. має право на те, щоб морські судна під її прапором плавали у відкритому морі [3]. Реєстрація суден під іноземними прапорами здебільшого зводиться до перевodu морських суден під юрисдикції, які пропонують пільгові умови реєстрації та подальшого обслуговування. «Зручний» прапор — явище, яке не має чіткого юридичного визначення, але реально існує і визнане багатьма країнами світу. Ця форма реєстрації з'явилася у практиці міжнародного судноплавства після другої світової війни, коли деякі держави стали надавати за певну плату свій прапор будь-якому іноземному торговельному судну. Тобто «зручний» прапор — це національний прапор якої-небудь країни, під яким ходить судно, хоча його власником є фізична чи юридична особа іншої національності.

Таким чином, «зручний» прапор — економіко-правовий термін, під яким слід розуміти сукупність умов, що надаються урядом країни відкритої реєстрації нерезидентам — власникам іноземних морських торговельних суден, які бажають перейти під юрисдикцію цієї країни.

Спробуємо проаналізувати, які фактори спонукають судновласників переводити морські судна під іноземну юрисдикцію. Резони, звичайно, у кожного судновласника можуть бути різні, але є і певні загальні чинники. Прихильники практики «зручних» прапорів стверджують, що судно, яке бере участь у міжнародній торгівлі, повинно бути поставлено в умови, які найкраще відповідають комерційній моделі судновласника. Вибір юрисдикції дозволяє судноплавним компаніям скористатися перевагами інфраструктури країни і знизити витрати на реєстрацію та обслуговування. Це, у свою чергу, знижує за-

гальні витрати на транспортування вантажів морем. «Зручний» прапор, як правило, забезпечує судну режим найбільшого сприяння і знижені ставки портових зборів у більшості портів світу, оскільки практично усі держави, які надають іноземним судновласникам свій прапор, не мали конфліктів (особливо військових) з більшістю держав протягом тривалого історичного проміжку часу.

Крім того, режим «зручного» прапора гарантує судновласникам-нерезидентам такі переваги:

- можливість швидкої та безперешкодної перереєстрації у морському реєстрі іншої країни, а також можливість паралельної реєстрації суден;

- уникнення високого оподаткування, більш жорстких вимог дотримання безпеки і трудових прав членів екіпажів, які існують у розвинених морських державах;

- збереження анонімності директорів та інших посадових осіб судноплавних компаній та конфіденційності їхніх комерційних операцій;

- зменшення витрат судновласників на утримання та заробітну плату екіпажу;

- звільнення від заборони найму моряків-іноземців, включаючи капітана; визначення більш оптимальної мінімальної кількості складу екіпажу та мінімальної заробітної плати морякам;

- звільнення від зобов'язання соціального страхування моряків за рахунок судновласника;

- забезпечення недосяжності судна для конфіскацій та стягнень органами влади країни національності судновласника;

- уникнення зобов'язання декларування доходів, на які придбане судно, можливість негайного перепродажу судна;

- звільнення від засилля бюрократизму і надмірної опіки державних органів у країні своєї національності;

- користування правами і перевагами, які закріплені у багатосторонніх та двосторонніх міжнародних договорах за участі держави прапора судна;

- застосування права держави прапора до усіх видів договорів, які укладаються на борту судна, за принципом колізійної прив'язки;

- здійснення каботажних перевезень вантажів між портами держави реєстрації судна;

- користування пільгами, які надає податкове та митне законодавство держави (звільнення від ввізного мита, зменшення портових зборів тощо);

- отримання права на допомогу від консульських установ держави прапора; користування при необхідності захистом військово-морських сил держави реєстрації.

Однак критики практики вільної реєстрації суден, і перш з все Міжнародна федерація профспілок транспортних робітників (ITF), мають вагомі аргументи проти широкого використання «зручних» прапорів. Характерною особливістю законодавства країн відкритої реєстрації є те, що вони недостатньо або взагалі не регламентують найважливіші питання найму екіпажу, не створюють надійної системи контролю та нагляду за дотриманням трудового законодавства,

оскільки не мають своїх громадян у складі екіпажів. При цьому трудові контракти членів екіпажу інколи не відповідають загальновизнаним міжнародним договорам, прийнятим Міжнародною організацією праці.

Консульський корпус таких країн також не зацікавлений у захисті інтересів чужих моряків, які працюють на судах під їх прапором. Взагалі країни зручної реєстрації — це здебільшого квазі-морські держави, які не мають власної розвиненої морської індустрії, повноцінної морської доктрини. Абсолютно справедливо зазначається у літературі, що моряки-іноземці не представлені у політичній системі такої держави, вони не є виборцями і їхніми інтересами не опікуються політичні партії, у них немає лобістів у вищих ешелонах влади [4, 13–14]. На відміну від екіпажів суден під прапором своєї країни, українські моряки позбавлені можливості реалізації свого виборчого права під час перебування на судні за межами України.

Підняття державного прапора на судні є тим юридичним фактом, який дозволяє застосовувати до відносин, що виникають на цьому судні, національне право країни прапора. Але законодавство держави прапора судна може навіть не доводитися до членів екіпажу. Така правова невизначеність особливо стосується капітана, який за законодавством багатьох країн несе у тому числі і кримінальну відповідальність за порушення законодавства держави прапора судна. В умовах відсутності реальної юрисдикції держави, де зареєстроване судно, життєдіяльність екіпажа фактично регулюється не суверенною державою, а суверенним судновласником. Фактично на судах під «зручним» прапором моряки змушені розраховувати не стільки на закон, як на порядність судновласника.

У погоні за залученням все більшої кількості суден під свої прапори, а отже, і до збільшення своїх прибутків, держави «зручної» реєстрації знижують вимоги до технічного стану суден. Морська громадськість навіть виробила спеціальний термін — субстандартне судноплавство, яким позначається невідповідність окремих судноплавних компаній та морських суден встановленим вимогам з безпеки мореплавства та захисту навколишнього середовища. Самі моряки дуже часто називають субстандартні судна плавучими трунами. Середній вік морських суден під прапорами країн відкритої реєстрації є більшим від віку решти світового флоту. Важкі умови праці та технічна ненадійність суден перетворюють морську професію у небезпечну для життя роботу — за наявними даними, щороку в світі трапляється близько двох тисяч смертей моряків, що входять до складу екіпажів суден під прапором «зручної» реєстрації [5, 10].

Яким чином можна вирішити цей спір? Сама по собі відкрита реєстрація не є чимось напівзаконним та сумнівним. Часто вживані вирази «дешевий» прапор і «зручний» прапор інколи відображають певну злість морських адміністрацій розвинених країн, які втрачають тоннаж через небажання зменшити свій бюрократизм і тотальний контроль за судноплавними компаніями. Адже реєстрація під «дешевим» прапором зовсім не звільняє судновласника від отримання класифікаційних свідоцтв та проходження оглядів для підтверджен-

ня класу судна, дипломування суднових фахівців, наявності обов'язкового конвенційного обладнання тощо. Існуючі розмови про недотримання норм безпеки мореплавання і захисту навколишнього середовища, порушення соціальних прав моряків на суднах під «зручними» прапорами відповідають дійсності анітрохи не більше, ніж, наприклад, на суднах під прапором України. Ніхто не буде сперечатися, що у більшості випадків проблеми з недотриманням міжнародних стандартів залежать не від прапора, а від порядку на конкретному судні, встановленому судновласником і капітаном. Вимоги міжнародно-правових актів, зокрема конвенцій про охорону людського життя на морі (СОЛАС 1974 р.), про дипломування моряків та несення ваhti (ПДМНВ 1978/1993 рр.) та інших єдині для всього світового флоту і їх дотримання контролюється державою порту заходу судна, не дивлячись на його прапор. Тому за такими критеріями, як забезпечення дотримання міжнародних стандартів у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього середовища, соціальної захищеності моряків країни відкритої реєстрації можна умовно розділити на дві підгрупи. До першої можна віднести прапори Мальти, Кіпру, Гібралтару тощо. На суднах під прапорами цих країн діють досить жорсткі національні вимоги щодо забезпечення безпеки мореплавства; вони приєдналися до Зведеної конвенції Міжнародної організації праці 2006 року, яка захищає основні права моряків, тоді як багато національних реєстрів до цього часу не ратифікували цей міжнародний договір.

Однак, на жаль, окремі судновласники віддають перевагу «зручним» прапорам далеко не тільки зі зрозумілих і в принципі виправданих причин: мінімальне оподаткування, можливість найму дешевих екіпажів, відсутність обмежень щодо віку суден. Прапори окремих країн інколи називають «брудними» і нерідко ними користуються у злочинних цілях. До таких можна віднести відкритий реєстр Судноплавної корпорації Камбоджі (нині заборонений), відкритий реєстр КНДР та деяких інших. Судновласники, капітани та екіпажі суден під прапорами цих країн неодноразово звинувачувалися у контрабанді зброї, наркотичних засобів тощо.

Спробуємо проаналізувати, яким чином міжнародне морське право регулює ці проблемні питання. Встановлюючи загальні принципи національності судна, Конвенція ООН з морського права 1982 року виділяє окремо міжнародно-правовий принцип так званого «реального зв'язку» (*genuine link*) між судном та державою його прапора. Такий реальний зв'язок має суттєве значення для здійснення державою юрисдикції по відношенню до суден, які несуть її прапор.

Хоча ця, а також Женевська конвенція про відкрите море 1958 р., містять вимоги про необхідність дотримання принципу реального зв'язку, тим не менше вони не формулюють чітко зміст цього принципу. Стаття 94 Конвенції 1982 р. передбачає обов'язки держави прапора щодо реєстрації суден: держава повинна вести реєстр суден, що плавають під її прапором, із зазначенням їх назв і даних, крім тих суден, які виключені із загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їхніх невеликих розмірів; приймає на себе у відповідності зі своїм внутрішнім правом юрисдикцію над кожним судном, що плава-

ють під її прапором, і над його капітаном, офіцерами та екіпажем у відношенні адміністративних, технічних і соціальних питань, що стосуються суден [3]. При цьому термін «юрисдикція», як зазначає А. М. Шемякін, слід розуміти у широкому значенні цього слова як компетенцію у судовій, адміністративній, законодавчій сферах [6, 54]. Таким чином, Конвенція покладає на державу певні обов'язки, виконати які воно може за допомогою створення чіткого механізму реєстрації суден, а також створення певного органу, що здійснює цю процедуру як у приватних інтересах (власники майна), так і в громадських (органи влади). І все ж таких зобов'язань виявилось недостатньо для вирішення зазначених вище проблем «зручної» реєстрації.

Важливе значення для торговельного судноплавства мала Конференція ООН з умов реєстрації суден, у завдання якої входила детальна розробка змісту принципу реального зв'язку між судном і державою його прапора. Вироблена Конференцією та підписана у 1986 р. Женевська конвенція ООН про умови реєстрації суден у ст. 11 виділяє такі основні критерії цього принципу:

- обов'язкова участь держави або її фізичних та юридичних осіб у власності на судно;
- певну частину екіпажу мають складати громадяни держави прапора судна; здійснення ефективного управління судном з території держави прапора фізичними чи юридичними особами, які уповноважені діяти від імені та в інтересах судновласника і відповідати за його зобов'язаннями;
- забезпечення ідентифікації та підзвітності судновласників і операторів суден, що гарантує дотримання умов реєстрації [7, 48–49].

Однак конвенція не вступила в силу, тому що для цього необхідна ратифікація її, як мінімум, сорока державами, що володіють не менш ніж 25 відсотками загального світового тоннажу торговельного флоту. Більшість держав відкритої реєстрації не приєдналися до конвенції саме через незгоду із закріпленою в ній концепцією «реального зв'язку». Вона є останнім за часом універсальним міжнародним договором, який регулює порядок реєстрації суден.

Набуття чинності Конвенції ООН про умови реєстрації суден, прийнятої в 1986 р., ратифікація її державами, які є офшорними фінансовими центрами могли б істотно зміцнити міжнародно-правовий принцип реального зв'язку між судном і державою його прапора, наповнити його конкретним змістом і тим самим сприяти позитивним змінам у практиці відкритої реєстрації морських суден. У кінцевому рахунку розроблені Конференцією документи повинні привести до вирішення однієї з найбільш гострих проблем у сфері торговельного судноплавства.

Що стосується нашої держави, то з метою запобігання витоку національного флоту за кордон і залучення іноземного тоннажу під свій прапор, а також підвищення конкурентоспроможності українських суден на світовому фрахтовому ринку, доцільно було б створити Український міжнародний судновий реєстр. Однак це вимагає не лише розроблення ефективного національного законодавства, яке повністю відповідало б міжнародним стандартам у сфері безпеки мореплавства і захисту навколишнього середовища та забезпечувало б

реалізацію концепції реального зв'язку, але й ратифікації усіх без виключення конвенцій Міжнародної організації праці, які регулюють трудові відносини за участю моряків. Це, поміж іншим, також сприяло б вирішенню проблеми працевлаштування десятків тисяч українських моряків, забезпеченню їх соціальної захищеності та безпеки.

Література

1. CIA World factbook 2008. — Режим доступу: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/
2. Концепція створення центру захисту українських моряків [Електронний ресурс] // Офіційний сайт МЗС України. — Режим доступу: www.mfa.gov.ua/mfa/ua/519.htm.
3. Конституция для океанов (UNCLOS 82): учеб. пособие / сост.: Е. В. Додин, С. А. Кузнецов; под ред. С. В. Кивалова. — 1998. — 250 с. — (Б-ка журн. «Торговое мореплавание». Сер.: Правовое регулирование торгового мореплавания; № 3 (II)).
4. Суханов Н. М. Международное правовое положение российских моряков, работающих на судах под удобными флагами // Морское обозрение: (междунар. мор. журн.). — 2009. — № 4. — С. 12–15.
5. «Нет» субстандартному судоходству: материалы междунар. семинара в Рос. мор. регистра судоходства, г. Санкт-Петербург, май 2007 г. // Морской флот. — 2007. — № 6. — С. 10–12.
6. Шемякин А. Н. Морское право: учеб. пособие / А. Н. Шемякин. — Х. : Одиссей, 2006. — 384 с.
7. Международное морское право (публичное и частное): учеб. пособие / В. Н. Гуцуляк. — Ростов н/Д: Феникс, 2006. — 416 с.

Анотація

Давиденко Л. М. Правові проблеми реєстрації морських суден під «зручними» прапорами. — Стаття.

Сучасна практика реєстрації морських суден під «зручними» прапорами породжує міжнародно-правову проблему забезпечення принципу реального зв'язку між державою і судном, що має право плавати під її прапором. На іноземне судно, яке зареєстроване у відкритому реєстрі, розповсюджується юрисдикція держави прапора, яка відповідно до міжнародних зобов'язань повинна здійснювати ефективний контроль над судном у адміністративних, технічних і соціальних питаннях. Відсутність чітких критеріїв правового зв'язку між судном та державою прапора породжує низку проблем у сфері морської діяльності, що викликає гостру необхідність їх закріплення у міжнародних договорах.

Ключові слова: національність морського судна, реєстрація суден, держави «зручного» прапора, принцип реального зв'язку.

Аннотация

Давиденко Л. Н. Правовые проблемы регистрации морских судов под «удобными» флагами. — Статья.

Современная практика регистрации морских судов под «удобными» флагами порождает международно-правовую проблему обеспечения принципа реальной связи между государством и судном, имеющим право плавать под его флагом. На иностранное судно, зарегистрированное в открытом регистре, распространяется юрисдикция государства флага, которое в соответствии с международными обязательствами должно осуществлять эффективный контроль над судном в административных, технических и социальных вопросах. Отсутствие четких критериев правовой связи между судном и государством флага порождает ряд проблем в сфере морской деятельности, что вызывает острую необходимость их закрепления в международных договорах.

Ключевые слова: национальность морского судна, регистрация судов, государства «удобного» флага, принцип реальной связи.

Summary

Davydenko L. Legal Problems of Registration of Seagoing Vessels Under the Flag of Convenience. — Article.

The modern practice of registering ships under the flag of convenience affects the international legal principle of genuine link between the state and the vessel which is entitled to fly its flag. The state which registered foreign vessel in an open registry in accordance with international obligations should exercise effective control over it in the administrative, technical and social issues. Lack of clear criteria for legal genuine link between the ship and the state of flag generates a number of problems in marine activity which causes acute need for their implementation in international treaties.

Keywords: nationality of the ship, ships' registration, flag of convenience, principle of genuine link.

УДК 341.225.5

А. П. Дударь

ПРАВО КОНТРОЛЯ ГОСУДАРСТВА ПОРТА ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ИСПОЛНЕНИЯ НЕКОТОРЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОГЛАШЕНИЙ (PORT STATE CONTROL)

Международное морское право включает значительное число международных соглашений по вопросам безопасности мореплавания, которые закрепляют за прибрежным государством право контроля над иностранными судами, посещающими его порты, с целью обеспечения того, чтобы эти суда соответствовали требованиям указанных соглашений. Многие из этих соглашений предоставляют государству порта право задержания иностранных судов, не соблюдающих международные стандарты.

Вплоть до последних десятилетий XX в. портовый контроль со стороны прибрежных государств имел довольно формальный характер. Например, ст. 21 Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. [1] закрепляет право официальных лиц, которые надлежащим образом уполномочены правительством, осуществлять контроль за судном, находящимся в порту. Статья 5(2) Международной конвенции по предупреждению загрязнения судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. (МАРПОЛ 73/78) [2], предусматривает право властей страны порта проверить наличие на судне действительного свидетельства, выданного в соответствии с упомянутой Конвенцией. Если у этих властей будут очевидные основания полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует указанным в свидетельстве данным, или если судно не имеет действительного свидетельства, власти, осуществляющие проверку, принимают меры, обеспечивающие невыход в море такого судна, пока оно не сможет выйти в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде. Судну может быть дозволено покинуть порт или удаленный от берега терминал только для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь.