

### 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 позволено покинуть порт или удаленный от берега терминал только для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь.

Начиная с 1982 г. положение стало меняться в том направлении, что контроль государства порта за морскими судами стал играть более значительную роль. Это обстоятельство связано с подписанием 26 января 1982 г. 14 западно-европейскими государствами (Бельгией, Великобританией, Грецией, Данией, Ирландией, Испанией, Италией, Нидерландами, Норвегией, Португалией, Финляндией, Францией, Федеративной Республикой Германии и Швецией) Меморандума о взаимопонимании и контроле со стороны государства порта, вступившего в силу 1 июля 1982 г. [3]. Роль инспекторов контроля государства порта был расширена до контроля требований к эксплуатации, компетенции офицерского состава и команды, а также надлежащего внедрения системы управления на борту судна. Бывший Советский Союз негативно отнёсся к принятию Парижского меморандума, посчитав, что это нарушает международные договоренности относительно контроля за судами со стороны государства порта, ужесточая такой контроль [4].

В соответствии с меморандумом, государства-участники взяли на себя обязательство «поддерживать эффективную систему контроля со стороны государства порта с целью обеспечения, не проводя дискриминации флага, того, чтобы иностранные торговые суда, посещающие порты их государств, отвечали нормам, содержащимся в соответствующих договорах», а именно: Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.; Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов 1972 г. [5]; Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протоколе 1978 г. к ней [6]; Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протоколе 1978 г. к ней; Международной конвенции о стандартах подготовки и дипломирования моряков и несении вахты 1978 г. [7]; Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. (Конвенция Международной организации труда № 147) [8]. Последнюю конвенцию участники меморандума согласились применять лишь в пределах, оговоренных в резолюции Межправительственной морской консультативной организации (теперь Международная морская организация — ИМО) А.481(XII) от 19 ноября 1981 г. (минимальный возраст моряков, медицинское освидетельствование, помещения экипажа и др.). Такая оговорка объясняется, по-видимому, тем, что многие морские государства не являются сторонами конвенции МОТ № 147.

Постоянно росло международное признание процедур контроля со стороны государства порта за торговым флотом, введенных в соответствии с Парижским меморандумом. Так, Руководящие указания по контролю выполнения эксплуатационных требований были представлены в Международной морской организации (ИМО) и приняты в виде резолюции А.(681)17 в ноябре 1991 г. К 1997 г. стало ясно, что довольно жесткие меры, принятые в соответствии с Меморандумом, оказались весьма эффективными в решении проблем борьбы с субстандартным судоходством. Уменьшилось бремя, лежащее на судах, находящихся на хорошем счету с точки зрения безопасности мореплавания, и повысилась эффективность использования ресурсов для проверки морских судов, находящихся в так называемом «Черном списке». Это обеспечивается путем

определения коэффициента нацеливания, т.е. суда, которые могут находиться в потенциально субстандартном состоянии, получают более высокий приоритет и привлекают к себе повышенное внимание со стороны властей государства порта. С 2005 г. Парижский меморандум стал межправительственной организацией.

С 1999 г. Парижский меморандум публикует 3 списка государств флага, содержащихся в годовых отчетах:

- «Белый список», в состав которого входят государства флага, суда которых, как правило, соответствуют международным стандартам;
- «Серый список», включающий государства флага, имеющие средние данные по проверкам контроля государства порта;
- «Черный список», состоящий из государств флага, суда которых имеют низкие показатели по безопасности.

Усилия международного сообщества по обеспечению безопасности мореплавания не принесут результата, если выполнение условий конвенций, которые регулируют отношения по поводу безопасности мореплавания не будут контролироваться портовыми властями. Конечно, контроль за судами в портах имеет вспомогательный характер и не может заменить контроль государства флага. В соответствии со ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [9] именно государство флага должно осуществлять контроль над судами в техническом и социально-правовом отношениях. Контроль со стороны государства, в порт которого зашло торговое судно, имеет весьма важное значение, в частности, потому что выявляет недостатки, допущенные морскими властями государства флага, который несет судно. Прибрежное государство заинтересовано в том, чтобы у его побережья не произошел инцидент с тяжелыми последствиями. Практика портового контроля, который осуществляется властями прибрежного государства в некоторых случаях может даже нейтрализовать упущения, допущенные государством флага. В то же время осуществление портового контроля не должно быть слишком обременительным, ведь неоправданная задержка отхода судна может повлечь обязанность возмещения вреда, вызванного подобной задержкой.

Власти государства порта — участника меморандума должны применять только те договоры, которые вступили в силу и стороной которых является данное государство. Они обязаны проверять свидетельства и документы, относящиеся к требованиям указанных международных договоров. При обнаружении на судне таких несоответствий международным правилам, которые представляют очевидный риск для безопасности, здоровья людей и окружающей среды, власти государства порта обеспечивают, чтобы этот риск был устранен до того, как судну будет разрешено выйти в море, и для этой цели принимают соответствующие меры, вплоть до задержания судна.

Если указанные несоответствия не могут быть устранены в порту осмотра, то судну может быть разрешено следовать в другой порт при соблюдении любых надлежащих условий, с тем чтобы не подвергать необоснованному риску безопасность, здоровье людей и окружающую среду.

Участники меморандума договорились о том, что к судам валовой вместимостью менее 500 рег. т они будут применять те требования соответствующих договоров, которые к ним применимы, и будут в той мере, в какой соответствующий договор не применяется, принимать такие меры, которые могут быть необходимыми для обеспечения того, чтобы такие суда не представляли явной угрозы для безопасности, здоровья людей или окружающей среды. Следовательно, участники в не предусмотренных международными договорами случаях будут принимать необходимые меры, основываясь на праве суверенитета в отношении своих портов. Такие меры, как уже отмечалось, должны быть не только разумными с точки зрения интересов международного судоходства, но и не допускать отступления от международных стандартов и дискриминации флага какого-либо государства.

Открыв свой морской порт для международного судоходства, прибрежное государство наряду с защитой национальных интересов не может пренебрегать интересами международного судоходства и международного сотрудничества, которые применительно к нуждам мореплавания нередко находят отражение в согласованных в международном порядке нормах и стандартах, относящихся к мореплаванию. Не случайно поэтому многие специалисты по регулированию торгового судоходства подвергли критике Закон США о безопасности портов и танкеров 1978 г. [10], который устанавливает для захода иностранных судов требования, касающиеся конструкции, оборудования и экипажа, отличающиеся от рекомендованных международных стандартов. Дело не в том, что США не имели права принимать закон, касающийся допуска иностранных судов в свои порты, это право американцев не оспаривается. Американских законодателей критикуют в данном случае за их неуважение к международному мнению и интересам других государств, а в международно-правовом плане — к принципу международного сотрудничества.

Меморандум о взаимопонимании и контроле со стороны государства порта оформлен как международное соглашение. Он вслед за некоторыми международными договорами (Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов и Протокол к ней. Протокол к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и др.) формулирует следующее обязательство государства порта: «При применении соответствующего договора для целей контроля со стороны государства порта» власти каждой стороны меморандума «будут обеспечивать, чтобы суда, имеющие право плавать под флагом государства, не являющегося стороной такого договора, не оказались в более благоприятных условиях». Данное положение вряд ли можно понимать как обязательство государства порта распространить на третьи государства, то есть на государства, не участвующие в международных договорах, подлежащих контролю со стороны стран — участников меморандума, обязанности, предусмотренные такими договорами. Скорее его можно рассматривать как право государства порта «предъявлять к судам третьих стран любые содержащиеся в договоре требования, которые оно было бы вправе установить в одностороннем порядке, независимо от участия в таком договоре». Это право вытекает из

положения порта как части внутренних морских вод. Поскольку же в меморандуме речь идет о применении требований универсальных международных договоров без дискриминации флагов, постольку эти требования государства порта должны исходить из беспристрастного, недискриминационного подхода государства порта к судам третьих государств.

Вместе с тем, меморандум устанавливает, что предъявление такого рода требований является не только правом, но и обязанностью его участников, так как они условились, что будут обеспечивать, чтобы суда третьих стран «не оказались в более благоприятных условиях» в отношении предъявляемых к ним требований в их портах, чем суда участников соответствующих конвенций.

Успешность мер, принятых против субстандартного судоходства в рамках Парижского меморандума, вдохновила принятие других региональных соглашений, имеющих такую же направленность.

Черноморский меморандум — самое главное соглашение (Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государства порта в регионе Черного моря). Черноморский меморандум был подписан в Стамбуле 7 апреля 2000 г. представителями морских администраций Болгарии, Грузии, Румынии, Российской Федерации, Турции и Украины.

Наиболее авторитетным является Парижский меморандум. По итогам работы в 2005–2007 гг. на основании проверок государствами Парижского меморандума в очередной раз составлены списки государств флага, в которых государства получают рейтинг в соответствии с коэффициентом нацеливания, выражающим отношение количества задержаний судов к количеству инспекций со стороны государства порта соответствующего флота, так что рост количества проверок улучшает рейтинг, а рост количества задержаний субстандартных судов ухудшает его, причем проверке подлежат торговые суда под флагом любой страны, отнюдь не только государств-членов Парижского меморандума. Приоритет, который присвоен КНДР и Боливии, помещает морские суда под флагом этих государств в зону очень высокого риска. Замыкает «Черный список» Украина, находящаяся между Монголией и Доминикой, занимающей место, открывающее «Серый список». По сравнению с предыдущей редакцией списков, рейтинг Украины понизился, что говорит об ухудшении качества торгового флота под украинским флагом.

Ужесточение контроля судов со стороны государства порта стимулирует государства флага, под которым ходят суда, заниматься вплотную качественным состоянием торгового флота. Этот стимул имеет не столько юридический, сколько социально-экономический, политический и просто психологический характер. Нахождение страны в «Черном списке» Парижского меморандума оказывает негативное воздействие на имидж флота этой страны, явно не способствует укреплению международного авторитета государства флага, а способствует более частым и тщательным, таким образом, длительным и обременительным инспекциям торгового флота. Ярким примером является Российская Федерация, которая стала членом Парижского меморандума и ведет активную борьбу с субстандартным судоходством, в результате чего заняла место в «Белом списке».

*Литература*

1. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року // Офіційний вісник України. — 2008. — № 3. — Ст. 86.
2. Международная конвенция по предупреждению загрязнения с судов, 1973 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [www.un.org/russian/documen/convents/pollution\\_from\\_ships.pdf](http://www.un.org/russian/documen/convents/pollution_from_ships.pdf).
3. Меморандум о взаимопонимании и контроле со стороны государства порта, 1982 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [www.volgainsur.ru/2010-02-21-19-48-42/26-2010-03-10-18-35-13.html](http://www.volgainsur.ru/2010-02-21-19-48-42/26-2010-03-10-18-35-13.html).
4. Ницевич А. Port State Control, или Контроль за судами со стороны государства порта [Электронный ресурс] / А. Ницевич, Н. Мельников, В. Лебедев // Транспорт. — 2009. — 15 апр. — Режим доступа : [www.murs.com.ua/ru/articles/port\\_state\\_control.pdf](http://www.murs.com.ua/ru/articles/port_state_control.pdf).
5. Международные правила по предупреждению столкновения судов, 1972 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.mppss.ru/rules>.
6. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MU74K04U.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU74K04U.html).
7. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДМНВ — 78) с поправками (консолидированный текст) — International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978), as amended (consolidated text). — С.Пб. : ЗАО ЦНИИМФ, 2002.
8. Конвенция о минимальных нормах на торговых судах 1976 года (Конвенция Международной организации труда № 147) [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [www.ilo.org/ilolex/russian/docs/conv147.htm](http://www.ilo.org/ilolex/russian/docs/conv147.htm).
9. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года. Конституция для океанов (UNCLOS 82) : учеб.-метод. 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).
10. Закон о безопасности портов и водных путей, 1972 г. (Public Law 92-340, 86 tat. 424). [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [antiforma.ru](http://antiforma.ru).

**Аннотация**

*Дударь А. П.* **Право контроля государства порта за соблюдением исполнения некоторых международных соглашений (Port State Control).** — Статья.

Международное морское право включает значительное число международных соглашений по вопросам безопасности мореплавания. Многие из этих соглашений предоставляют государству порта право задержания иностранных судов, не соблюдающих международные стандарты. Наиболее авторитетным является Парижский меморандум 1982 г. Постоянно возрастает международное признание процедур контроля со стороны государства порта за торговым флотом, т.к. открыв свой морской порт для международного судоходства, прибрежное государство наряду с защитой национальных интересов не может пренебрегать интересами международного судоходства и международного сотрудничества. Ужесточение контроля судов со стороны государства порта стимулирует государства флага заниматься вплотную качественным состоянием торгового флота.

*Ключевые слова:* право контроля государства порта за соблюдением исполнения некоторых международных соглашений, Парижский меморандум 1982 г., субстандартное судоходство.

**Анотація**

*Дударь А. П.* **Право контролю держави порту за дотриманням виконання деяких міжнародних угод (Port State Control).** — Стаття.

Міжнародне морське право включає значне число міжнародних угод з питань безпеки мореплавства. Багато з цих угод надають державі порту право затримання іноземних суден, які не дотримуються міжнародних стандартів. Найбільш авторитетним є Паризький меморандум 1982 р. Постійно зростає міжнародне визнання процедур контролю з боку держави порту за торговельним флотом, оскільки, відкривши свій морський порт для міжнародного судноплавства, прибрежна держава поряд із захистом національних інтересів не може нехтувати інтересами міжна-

родного судноплавства та міжнародного співробітництва. Посилення контролю суден з боку держави порту стимулює держави прапора серйозно займатися якісним станом торгового флоту.

*Ключові слова:* право контролю держави порту за дотриманням виконання деяких міжнародних угод, Паризький меморандум 1982 р., субстандартне судноплавство.

### Summary

*Dudar A. P. Right port State Control of Compliance With the Execution of Certain International Agreements (Port State Control). — Article.*

The international marine law includes great number of the international agreements on navigation safety issues. Many of these agreements give the right of detention of the foreign ships which do not observe the international standards to the state of the port. The most authoritative one is the Parisian memorandum, 1982. Thanks to the Parisian memorandum the international recognition of procedures of the control by the state over a merchant marine fleet from the side of the port has increased. Toughening of the control over the ships from the side of the state of the port stimulates the flag states, under which the ship sails, to be engaged closely in a qualitative condition of a merchant marine fleet.

*Keywords:* port state control, Paris Memorandum of Understanding in 1982, Substandard shipping.

УДК 347.796

*Д. С. Звягінцева*

### АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ТА ФОРМ ВИДАЛЕННЯ ЗАТОНУЛОГО СУДНА У КОНТЕКСТІ НАЙРОБІЙСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ ВІД 18 ТРАВНЯ 2007 Р.

Прийняття Міжнародною морською організацією Найробіської конвенції про видалення затонулих суден 18 травня 2007 р., призначенням якої є встановлення міжнародних правил та процедур для ефективного та швидкого видалення затонулих суден та сплати компенсації за пов'язані із цим витрати, є прогресивним кроком щодо вирішення питань безпеки судноплавства та захисту морського середовища від забруднення, які постають кожен раз після виникнення морських аварій. Під час конференції, на якій розглядався проект даної Конвенції, генеральний секретар Міжнародної морської організації Е. Е. Мітропулос вказав на такі проблеми, які призвели до необхідності створення міжнародного інструменту та були відтворені у преамбулі Конвенції:

1) затонулі судна, в залежності від місця їх розташування, можуть створювати небезпеку для судноплавства іншим суднам та їх екіпажам;

2) в залежності від характеру вантажу, який знаходиться на борту затонулого судна, воно може створювати потенційну загрозу нанесення шкоди морському середовищу та побережжю;

3) у наш час, коли вартість товару та послуг зростають, витрати на позначення та видалення суден, на борту яких знаходиться небезпечний вантаж, також надзвичайно збільшуються [4].

Але ефективна реалізація будь-якої конвенції здебільшого залежить від чіткості формулювань, однаковості розуміння положень державами — учасницями конвенції, уникнення двозначності у тексті положень конвенції. Тому,