

СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ РЕГИСТРАЦИИ ТОРГОВЫХ СУДОВ

Статья посвящена анализу правовой сущности процедуры регистрации торговых судов. Показан смысл применения в международном морском частном праве термина «национальность» к судну. Автор соглашается с мнением о том, что предоставление судну национальности, то есть права плавания под флагом государства является «ключевым моментом» регистрации судна.

The article is devoted to analysis of legal essence of merchantman registration procedure. Sense of application in the international marine private law of term «nationality» to merchantman is described. An author accedes to opinion that granting nationality to ship, i. e. rights for swimming under the flag of the state is the «key moment» of merchantman registration.

Международное морское судоходство – одно из ярких проявлений межгосударственной кооперации и интеграции. “Судно, являющееся собственностью резидента государства 1, несущее флаг государства 2, управляемое менеджерской компанией из страны 3, может осуществлять рейс из страны 4 в страну 5, проходя через территориальные воды нескольких других стран. При этом судно может быть заложено в банке, расположенном в стране 6, быть застрахованным страховой компанией из страны 7, груз может принадлежать резиденту государства 8, а экипаж судна состоять из моряков, являющихся гражданами государств 9 и 10, получивших специальность и сертифицированных в странах 11 и 12. В современной практике подобная ситуация не является экстраординарной, скорее, это обычное явление” [1, 57].

Практическая проблема заключается в следующем: как обеспечить соответствие судов, вовлеченных в международное морское судоходство, требованиям, принятым международным сообществом; как упростить и одновременно сделать эффективной процедуру контроля этого соответствия. “Основным институтом в этой связи является государственная регистрация морского судна, т. е. предоставление судну права плавания под флагом соответствующего государства” [1, 58].

В. Н. Гуцуляк считает необходимым учитывать “совокупность юридических признаков, которые присущи только судну. К ним следует отнести флаг и национальность, идентификацию и

регистрацию" [2, 41]. С этим утверждением можно согласиться при условии, что "флаг" и "национальность" это результат "регистрации", которая осуществляется при определенных условиях и в определенном порядке, но не "юридический признак ... присущий" судну только потому, что это "судно". Вышеуказанное верно не только для "судов, плавающих по воде", но и для воздушных [3] и космических судов [4]. "Понятие судна и его правовой статус констатируют такие неотъемлемые элементы, как юридические признаки судна – и, прежде всего, реальную связь судна с государством его флага. В теории морского права этот аспект выявлен достаточно чётко" [5, 138].

Положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года конкретизируют меры осуществления юрисдикции государства над судном в том, что непосредственно относится к обеспечению нормальной безопасной эксплуатации судна. Здесь и далее мы пользуемся текстом, приведенным в издании: Конституция для океанов (UNCLOS 82) [6]. Можно констатировать, что эта Конвенция подтвердила и "укрепила" соответствующие постановления Конвенции об открытом море 1958 года [7]. Она несколько конкретизировала содержание принципа реальной связи судна с государством его флага, а также фактические мероприятия, связанные с реализацией юрисдикции государства флага, определив его обязанности в этом отношении.

Термин "национальность" в международном морском частном праве применяется к судну условно, в ином смысле, чем он применяется к гражданам. Под "национальностью" судна понимается его принадлежность к определенному государству. Так, например, в соответствии со ст. 32 Кодекса торгового мореплавания Украины, национальная принадлежность судна определяется его государственной регистрацией в Украине и получением права плавания под государственным флагом Украины. Национальность судна указывает, законам какого государства судно подчиняется [8].

Сознание необходимости придать торговому флоту страны национальный характер существует давно. "Во Франции еще в конце XVIII в. закон признавал судно тогда, когда оно всецело принадлежало французским подданным и судовой экипаж на $\frac{3}{4}$ состоял из французов (Навигационный 25 акт 21 сентября 1703 г.). Аналогичную позицию выражали: ст. 1 датского закона о мореплавании 1 апреля 1890 г., ст. 1 шведского закона о мореплавании 20 июня 1891 г., ст. 1 норвежского закона о мореплава-

нии 20 июля 1893 г. и ст. 1 ныне действующего закона о торговом мореплавании 25 августа 1894 года” [9, 50]. “Особо следует подчеркнуть, что в конце XIX в. проблема национальности морского судна нашла отражение в проекте Правил, касающихся использования национального флага торговыми судами, подготовленном Гаагским институтом международного права в 1896 году. Однако, проект не получил официального закрепления” [10].

Статья 6 Кодекса торгового мореплавания СССР 1929 года разрешала плавать под советским флагом только гражданам СССР и советским юридическим лицам. Иностранцы, лица без гражданства и даже советские организации с участием иностранного капитала такого права не имели. Если собственником судна оказывалось лицо, не удовлетворяющее правилу этой статьи, то право плавания под флагом СССР судно автоматически теряло. Плавать под флагом СССР могло судно с экипажем из граждан СССР. Было всего три изъятия из этого правила. Но их применение было рассчитано на исключительные случаи и требовало разрешения высокого уровня. Таким образом, КТМ СССР прямо указывал на ограничение правоспособности иностранцев и лиц без гражданства [11, 70-71]. Эта законодательная формула стала прототипом для Кодекса торгового мореплавания СССР 1968 года. Условие “национальность судна” и “национальность судового экипажа” всегда означало принадлежность собственника и формирование состава экипажа исключительно гражданами СССР [12]. Такая ситуация сохранялась вплоть до 70-х годов.

“Внешним выражением национальности судна является флаг. Государственный флаг, который несет судно, символизирует суверенитет государства и имеет существенное значение для определения статуса судна” [13, 289]. Это обуславливает важность вопроса о международно-правовом значении флага морского судна и юрисдикции государства флага судна. Флаг морского судна указывает на национальность судна и определяет его правовое положение, где бы это судно ни находилось – в открытом море, в иностранных или своих, национальных водах. Вопрос о флаге судна – это внутригосударственный вопрос, но решается он на международно-правовой основе.

“Плавание под национальным флагом страны дает ряд преимуществ: наделение исключительным правом осуществлять каботажные перевозки, рыболовство, морской промысел, спасательные работы в территориальных и внутренних водах страны;

пользоваться правами и привилегиями, вытекающими из международных договоров и двусторонних правительственных соглашений; предоставление льгот и привилегий налогового характера освобождение от таможенных пошлин, уменьшение портовых сборов и т. д.); во время пребывания судна за границей судну и его экипажу оказывается содействие со стороны консула страны, а при необходимости – и со стороны посла; в военной обстановке – предоставление судну содействия и помощи со стороны союзников; право флага применяется ко всем морским договорам, если только стороны не выразили намерения исключить применение права флага; и т. п.” [14, 40].

Следует согласиться с неоднократно высказываемым мнением о том, что предоставление судну национальности (права плавания под флагом государства) является “ключевым моментом” регистрации судна. Все другие процедуры, включая регистрацию права собственности на судно, носят предварительный характер и имеют несравнимо меньшее правовое и практическое значение.

Литература:

1. Ницевич А., Мельников Н. Регистрация морских судов в аспекте международного морского права // Судоходство. – 2004. – № 4. – С. 57 – 58.
2. Гуцуляк В. Н. Морское право: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 368 с.
3. Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 года // Международное право в документах: Учеб. пособие / Сост.: Н. Т. Блатова, Г. М. Мелков. – 2-е изд., пер. и доп. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 696 с. – С. 454 – 459.
4. См., например: Декларация основных принципов деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства 1963 года; Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 года // Сборник международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. – Ленинград: ГУ МО, 1967. – 295 с. – С. 171 – 172.
5. Мовчан А. П. Правопорядок в Мировом океане // Международный правопорядок: политико-правовые аспекты. – М.: Наука, 1986.
6. Учебно-методическое пособие / Сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов / Под редакцией С. В. Кивалова // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – N 3/II. – 250 с.

7. Текст конвенции см., например: Конвенция об открытом море 1958 года // Додин Е. В., Кузнецов С. А. Женевские конвенции по морскому праву / Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 5/II. – 25 с.
8. Кодекс торгового мореплавания Украины: Закон от 23 мая 1995 г. // ВВР. – 1995. – № № 47-52. – Ст. 349.
9. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А. С. Кокина. – М.: Спарк, 2000. – 480 с.
10. Егиян Г. С. Национальность морского судна в современном международном праве // Советский ежегодник морского права. – М.: В/О «Мортехинформреклама», 1985. – С. 100 – 104.
11. Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР: постановление ЦИК и СНК Союза ССР от 14 июня 1929 г. // СЗ СССР. – 1929. – № 41. – Ст. 365. Мы пользуемся текстом, приведенным в издании: Кодекс торгового мореплавания Союза ССР // Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту (руководящие материалы) / Сост. В. В. Манжин. – М.; Л.: Морской транспорт, 1948. – С. 70 – 144.
12. Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 года // Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР. Коллектив авторов. – М.: Транспорт, 1973. – 400 с.
13. Демиденко В. В. К вопросу о реализации суверенитета УССР в торговом мореплавании // Развитие национальной государственности союзной республики на современном этапе. – К., 1990.
14. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А. С. Кокина. – М.: Изд-во «Спарк», 1998. – 560 с.

Мединська Л. В., ПНУ ім. В. Стефаника

ІСТОРИЧНИЙ РОЗВИТОК ЗАСАДИ РІВНОСТІ СТОРИН У КРИМІНАЛЬНОМУ СУДОЧИНСТВІ

В статті аналізується історія становлення і розвитку принципу рівності учасників судового процесу при розгляді кримінальних дел. Исследование исторического аспекта равенства в уголовном судопроизводстве предоставит возможность использовать полезные достижения прошлого в современном законодательном процессе Украины. Установлено, что равенство прав в судопроизводстве имело место в нормативных актах конституционного и процессуального значения разных исторических эпох, однако не было обеспечено на должном уровне из-за отсутствия порядка его реализации.