

МІЖНАРОДНЕ ПУБЛІЧНЕ ТА ПРИВАТНЕ ПРАВО

Гольбін М.І.

здобувач,

*Інститут держави і права імені В.М. Корецького
Національної академії наук України*

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ «ЗРУЧНОГО ПРАПОРУ»

Питання національної приналежності торгових суден складають одну з актуальних проблем міжнародного морського права. Вказівкою на національну приналежність судна завжди служив прапор, що на ньому піднімався.

Міжнародне право до ХХ сторіччя не передбачало норм, що встановлюють право судна плавати під певним прапором. Кожна держава, що мала торгові судна, регулювала власним законодавством умови, на яких судно мало право плавати під її прапором.

Ще в часи Першої світової війни Панама, а пізніше Гондурас прийняли закони про умови реєстрації іноземних торгових суден, що дозволяють обійти конкурентів, що плавають під національними прапорами розвинених держав. Досягалося ця шляхом спрощення, а часто і навмисного заниження вимог у соціально-трудовій сфері та оподаткуванні [1, с. 49].

Панамський судовий реєстр став відкритим для іноземних судовласників, а панамський прапор виявився для них «зручним», тобто добре пристосованим для використання в інтересах певних осіб.

З початку існування «зручний» прапор не приймався в багнети. Його користь вперше розпізнали американські виробники спиртних напоїв і контрабандисти. У часи «сухого» закону вони зробили для себе відкриття: якщо змінити американський прапор на панамський, то можна уникнути багатьох незручностей, пов'язаних з нормами американського законодавства. У 1922 р. панамський прапор використовувався власниками пасажирських суден США, щоб обійти «сухий» закон [2, с. 11].

На початку Другої світової війни під панамським прапором здійснювалося американське постачання для Європи. Таким чином зберігалася юридична видимість нейтралітету США.

Ліберійський «зручний» прапор з'явився в 1949 р. Його батьками-творцями були в основному нафтові американські монополії і великі відправники масових вантажів. І ті, і інші несли збитки через зростання витрат на будівництво та експлуатацію суден під американським прапором. На цих же судах діяли високі стандарти, оскільки екіпажі суден у багатьох випадках становили громадяни США.

Всі перераховані вище «зручності» і інші послаблення, які додалися пізніше виявилися настільки привабливими для іноземних судноплавних компаній, що в післявоєнні роки практика реєстрації під «зручними» прапорами отримала особливе широке поширення. Активні виступи

профспілок, судновласників розвинених держав проти політики «зручних» прапорів виявилися безуспішними [3, с. 49].

Сьогодні масштаби використання «зручних» прапорів у світі досягли рекордного рівня: під ними зареєстровано вже більше половини усіх суден світового торговельного флоту.

Офіційне визначення «зручному» прапору дається у Міжнародній федерації працівників транспорту (далі – МФТ), і звучить воно так: «зручний» прапор (Flag of Convenience) надає засоби уникнення дотримання правил морської адміністрації країни, в якій він зареєстрований і стає засобом для плати низької заробітної плати, ненормованого робочого дня і небезпечних робочих умов [4].

Судновласники «ховають» свої судна під чужим прапором, тому що це дає їм можливість платити набагато нижчі реєстрові внески, ніж у себе на батьківщині, невисокі податки (а часом вони взагалі відсутні), уникнути сертифікації МФТ.

Чужий «зручний» прапор дозволяє їм залучати дешеву робочу силу, часом за відверто низьку за світовими стандартами зарплатню. А невеликі і бідні держави торгують своїм національним прапором, залучаючи засоби у свою скарбницю і не вимагають блакитного сертифікату МФТ. У результаті, за такою незначною державою, як Ліберія, значиться найбільший флот у світі. Хоча практично всі судна ліберійського флоту – власність іноземних судновласників.

Більше того, у багатьох випадках з «зручними» прапорами, навіть керування реєстром здійснюється не з тієї країни, до якої він має безпосереднє відношення. Наприклад, вся організаційна робота з керування суднами під ліберійським прапором здійснюється з Рестона (штат Вірджинія, США), а штаб-квартира камбоджійського реєстра знаходиться в Сінгапурі.

Морякам, які плавають на суднах під «зручними» прапорами, часто відмовляють у дотриманні їхніх основних прав людини і прав профспілок. Це пояснюється тим, що реєстри «зручних» прапорів не вимагають від судновласників виконання мінімальних соціальних стандартів.

Моряки, які плавають на суднах під «зручним» прапором, часто страждають від дуже низької зарплати або взагалі від відсутності оплати; екіпажам суден під «зручним» прапором компанії часто бувають повинні великі суми грошей, і моряки навіть не мають можливості повернутися додому за свій рахунок; поганих умов на борту; незадовільного харчування і відсутності чистої питної води; тривалого робочого часу без достатнього відпочинку; небезпечність суден через те, що багато суден під «зручними» прапорами знаходяться в незадовільному стані, оскільки не підпадають під дію програм планового технічного обслуговування, які повинна реалізовувати держава національного прапора; високого травматизму та смертності – недотримання правил безпеки веде до частих нещасних випадків; занесення їх в чорні списки, якщо вони починають скаржитися; це означає, що вони не можуть знайти альтернативну роботу, а деякі моряки навіть були поміщені у в'язницю після повернення додому.

Крім того, в середовищі, що вимагає підвищеної безпеки, існує стурбованість у зв'язку з тим, що терористичні організації можуть безкарно володіти судами під «зручними» прапорами і управляти ними. Озброєна

контрабанда, можливість укриття великих сум грошей, торгівля забороненими товарами і людьми, а також інші незаконні дії можуть процвітати в неконтрольованих притулках, створюваних системою «зручних» прапорів.

Це пов'язано ще і з тим, що, як було встановлено в результаті досліджень, система «зручних» прапорів надає судовласнику зручну можливість залишитися анонімним [5].

Початок процесу колективного осмислення міжнародним співтовариством реалій «зручного» прапора відноситься до першої половини 50-х років минулого сторіччя. Проблемою «зручного» прапора займалися Міжнародна Морська Організація (далі – ММО), Комітет з морських перевезень ЮНКТАД, Організація економічного розвитку і співпраці. Питання міжнародно-правового захисту праці моряків широко розглядаються Міжнародною організацією праці (МОП) [6, с. 19].

Найбільш значний крок був зроблений на конференції ООН з морського права в Женеві в 1958 р. Стаття 5 Конвенції про відкрите море говорить: «Між даними державою і даним судном повинен існувати реальний зв'язок; а зокрема, держава повинна ефективно здійснювати в галузі технічній, адміністративній і соціальній свою юрисдикцію і свій контроль над суднами, що плавають під її прапором» [7].

Хоча тут прямо не говориться про судна «зручного» прапора, проте явно присутнє прагнення встановити контроль за «зручним» прапором. Замість того, щоб прямо заборонити державам реєструвати іноземні судна, конференція визнала «реальний зв'язок» принципом міжнародного права, зобов'язавши держави ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контролювати судна, що плавають під їх прапорами. Не розкривалася суть «реального зв'язку», не наводилися критерії його визначення.

Діяльність держав на міжнародному рівні стала зміщуватися від заборони або прямого контролю за плаванням суден під «зручним» прапором до прагнення розглядати основні проблеми, що виникають у зв'язку з експлуатацією суден, незалежно від того, чи плавають судна під «зручним» прапором [8, с. 26].

Конвенція ООН 1986 р. так само не вирішила всієї проблеми в цілому, що полягає в тому, що продовжує існувати практика так званого «зручного» прапора.

На сьогоднішній день, тільки одна організація займається вирішенням проблемних питань щодо захисту їх трудових та соціальних прав моряків, які наймаються на роботу на судна під «зручним прапором». Це неурядова міжнародна організація – Міжнародна федерація працівників транспорту (далі – МФТ).

Кампанія МФТ проти «зручних» прапорів офіційно почалася в 1948 р. Кампанія МФТ проти «зручних» прапорів складається з двох частин:

- Політичної кампанії, спрямованої на ліквідацію системи «зручних» прапорів шляхом досягнення глобального визнання реального зв'язку між прапором, під яким плаває судно, і громадянством, підданством або місцем проживання його власників, менеджерів і моряків.

- Галузевої кампанії, яка спрямована на забезпечення того, щоб моряки, які працюють на суднах під «зручними» прапорами, незалежно від їх

громадянства або підданства, були захищені від експлуатації з боку судновласників.

Протягом останніх 60 років морські членські профспілки МФТ розробили комплекс стратегій, спрямованих на впровадження мінімально допустимих стандартів для моряків, які працюють на судах під «зручними» прапорами.

Ці стандарти сформували основу Колективних договорів МФТ, які встановлюють заробітну плату і умови праці для екіпажів суден під «зручними» прапорами незалежно від їх національної приналежності.

Близько третини всіх суден, що плавають під «зручними» прапорами, тепер охоплені Договорами МФТ, що забезпечують прямий захист більш ніж 150 тис. моряків [9].

Хоча політична кампанія і не виявилася дуже успішною у попередженні зростання числа суден, що використовують «зручні» прапори, галузева кампанія допомогла домогтися впровадження гідних мінімумів заробітної плати та умов праці на тисячах суден, що плавають під «зручними» прапорами.

Крім того, МФТ стала прапороносцем всіх експлуатованих і пригноблених моряків по всьому світу.

Список використаних джерел:

1. Міжнародне морське право (публічне і приватне): навч. посібник / В. Н. Гуцуляк. – Ростов н/Д: Фенікс, 2006. – 416 с. – (Вища освіта).
2. Трудові конфлікти на судах «зручного» і вітчизняного прапорів: позиції уряду, судновласників, моряків / А. С. Кокін. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 424 с. – ISBN 978-5-466-00340-6 (в пер.)
3. Міжнародне морське право (публічне і приватне): навч. посібник / В. Н. Гуцуляк. – Ростов н/Д: Фенікс, 2006. – 416 с. – (Вища освіта).
4. Абетка кріюінгу для моряків. Стаття: що таке судно під «зручним» прапором і як ІТФ бореться з ними? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://crewingforseaman.com/chto-takoe-sudno-pod-udobnym-flagom-i-kak-itf-boretsya-s-nimi/>
5. Визначення зручних прапорів і проблеми, які вони створюють. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.itfseafarers.org/defining-focs.cfm/languageID/15>
6. Трудові конфлікти на судах «зручного» і вітчизняного прапорів: позиції уряду, судновласників, моряків / А. С. Кокін. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 424 с. – ISBN 978-5-466-00340-6 (в пер.)
7. Конвенція про відкрите море. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_180
8. Трудові конфлікти на судах «зручного» і вітчизняного прапорів: позиції уряду, судновласників, моряків / А. С. Кокін. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 424 с. – ISBN 978-5-466-00340-6 (в пер.)
9. Про кампанію проти зручних прапорів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.itfseafarers.org/FOC_campaign.cfm