

ГОНЧАРЕНКО

Віталій Валентинович

УДК 347.79

"ЗРУЧНИЙ ПРАПОР" СУДНА: СУТНІСТЬ ТА ПРИЧИНИ ПОЯВИ**"CONVENIENT FLAG" SHIP: ESSENCE AND CAUSES OF APPEARANCE**

аспірант Київського
національного торговельно-
економічного університету

У статті розглянуто доцільність політики «зручного» прапора, її позитивні і негативні сторони. Окрему увагу приділено історичним передумовам виникнення практики користування судновласниками «зручних прапорів». Встановлено, що виникнення «зручних прапорів» і, як наслідок, поява можливості відкритої реєстрації для суден, було продиктоване, по-перше, політичними обставинами, а по-друге – економічними міркуваннями. Запропоновано під «зручним прапором» розуміти прапор країни, яка дозволяє реєстрацію суден, що перебувають під іноземним управлінням, на своїй території, на умовах, які з певних причин є зручними та сприятливими для осіб, що реєструють судно.

* * *

В статье рассмотрена целесообразность политики «удобного» флага, ее позитивные и негативные стороны. Отдельное внимание уделено историческим предпосылкам возникновения практики пользования судовладельцами «удобных флагов». Установлено, что возникновение «удобных флагов» и, как следствие, появление возможности открытой регистрации для судов, было продиктовано, во-первых, политическими обстоятельствами, а во-вторых – экономическими соображениями. Предложено под «удобным флагом» понимать флаг государства, которое позволяет регистрацию судов, находящихся под иностранным управлением, на своей территории, на условиях, которые по определенным причинам являются удобными и благоприятными для лиц, регистрирующих судно.

* * *

Introduction. The existence in the world of the practice of using «convenient flags» not only distorts the real picture of international shipping, but also leads to losses for some countries and for the enrichment of others. At the same time, those countries that «trade» with their flag are enriched, in fact, firstly, without fulfilling the conditions of a real connection between them and the courts; secondly, not fulfilling, in relation to international maritime law, any obligations imposed on them by conventions and treaties. Other countries suffer losses. All of the above determines the relevance of research on the existence of «flags of convenience», their application and regulation.

Purpose. The purpose of the article is to examine the nature and reason for the emergence of the practice of using «flags of convenience».

Results. The «flag of convenience» is the flag of a country that allows the registration of vessels on its territory under foreign control in conditions that are convenient and favorable for those registering a vessel for certain reasons. Today, the term «flag of convenience» is a consumer term for flags registered in public registries. Open registries are countries that, as a rule, «do not conduct maritime trade», but create open registries for ships simply as a source of income.

Conclusion The emergence of «flags of convenience» and, as a result, the emergence of the possibility of open registration for the courts, was dictated, firstly, by political circumstances, and secondly, by economic considerations. Today, under the conditions of the principle of freedom of the high seas, «flags of convenience» help shipowners to solve the problems of rising operating costs, as well as costs associated with hiring a crew, etc., and states - to fill the budget, receiving income in the form of taxes and registration fees. The modern «convenient flag», although it provides the maximum economic benefits to the shipowner, still provides the minimum level of protection for the flag as a whole.

Ключові слова: прапор судна, зручний прапор, морський транспорт

Ключевые слова: флаг судна, удобный флаг, морской транспорт

Keywords: vessel flag, convenient flag, sea transport

ВСТУП

Під прапором судна розуміють зовнішнє вираження належності судна до конкретної країни. Залежно від того, в якій країні судно було зареєстровано і під яким прапором плаває, закони цієї держави поширюються на дане судно, і всі, хто на ньому знаходяться, зобов'язані їх дотримуватися. На сьогоднішній день закони країни прапора судна визначають і регулюють відносини між судном, його власником і заставодержателем, екіпажем, іншими державами, третіми сторонами тощо. Для отримання прапора судновласник повинен зареєструватися і внести судно до реєстру. Внесення судна до реєстру, отримання судових документів і прапора обумовлюють обов'язок держави прапора щодо контролю та юрисдикції над судном.

Починаючи з ХХ ст. поширилася практика спрощеної реєстрації іноземних суден під прапором своєї країни. Спрощений процес реєстрації, крім іншого, передбачав зниження оподаткування і стандартів охорони праці. Така практика швидко набула популярності й небаченого масштабу – нині більше 80 % усіх суден світу (цивільних суден) перебувають під прапорами країн «відкритої реєстрації». На сьогодні існує широкий вибір реєстрів, що надає судновласнику можливість «поставити судно» під найбільш вигідний прапор. Це закономірно призвело до появи тенденції розцінювання «зручних прапорів» як негативного явища внаслідок відсутності належного реального зв'язку між державою реєстрації та судном, а також у зв'язку із заниженими вимогами до технічного стану суден та

недотриманням на таких суднах соціальних гарантій захисту прав моряків. Пов'язано це з тим, що низка держав не вимагає існування реального зв'язку між ними та судном, надаючи іноземним судновласникам можливість реєструвати судна та отримувати право користування прапором нарівні зі своїми громадянами та організаціями. Поняття «зручного прапора» має на увазі реєстрацію судна під національним прапором певної країни, при цьому фактичної прив'язки судновласника до цієї країни може й не бути.

Існування у світі практики використання «зручних прапорів» не лише спотворює реальну картину міжнародного судноплавства, а й призводить до збагачення одних країн та отримання збитків іншими. При цьому збагачуються ті країни, які «торгують» своїм прапором, фактично, по-перше, не виконуючи умов наявності між ними та суднами реального зв'язку; по-друге – не виконуючи по відношенню до міжнародного морського права ніяких обов'язків, покладених на них Конвенціями та договорами. Ті ж країни, які намагаються контролювати кораблі, що ходять під їх прапором, здійснювати перевірки суден, стежити за їх технічним станом тощо – зазнають збитків. Усе вищенаведене зумовлює актуальність досліджень, присвячених існуванню «зручних прапорів», їх застосуванню та регулюванню.

РЕЗУЛЬТАТИ

Практика використання суднами «зручних прапорів» бере початок з тих часів, коли грецькі судна використовували прапори інших країн, щоб забезпечити собі торговельні переваги. У період Середньовіччя ті судна, які здійснювали торгівлю в містах, віддалених від дому, могли використовувати прапор тієї держави, яка контролювала дану територію, щоб захистити свій вантаж від пограбування та «конфіскації». Британські торговельні судна при входженні у Середземне море використовували прапори Венеції або Генуї. Отже, у ті часи більшість суден, які вирушали у далекі морські подорожі, мали на своєму борту документи від декількох держав, що дозволяло їм використовувати їх прапори.

Концепція «зручних прапорів» набула нового «звучання» у 20-х рр. XX ст., коли значна кількість пасажирських суден США була перереєстрована під панамським прапором з метою уникнення окремих торговельних обмежень та заборон (в основному, на продаж алкоголю). У перші дні Другої Світової Війни багато суден, що належали США, торгували під панамським прапором з метою полегшення діяльності у європейській зоні військових дій. Свободи, якими користувалися судна під «зручними прапорами», були визнані багатьма судновласниками США, і вже у 1950-х рр. відбулося вибухове зростання тоннажу суден, які плавали під панамським та ліберійським прапорами. Прапор США став занадто дорогим для власників, а отже, більш привабливими стали «зручні прапори», які: звільняли від податків та податкового контролю; гарантували мінімальний нормативний контроль з боку держави прапору; знімали існуючі обмеження стосовно національності та громадянства екіпажу; забезпечували відсутність будь-яких фінансових зобов'язань судновласників, що були власни-

ками одного судна; гарантували простоту реєстрації судна; вводили прості іпотечні механізми та підтримували політичний нейтралітет. Тому судновласники як із США, так і з інших країн (Греція, Норвегія тощо) прагнули скористатися запропонованими свободами.

За відносно короткий проміжок часу панамські та ліберійські прапори стали домінувати у світовому морському просторі за рахунок традиційних морських країн, судновласники яких все частіше опинялися в не вигідному становищі. Моряки, особливо з традиційних морських держав (Велика Британія, Іспанія, Італія, Португалія та ін.), були у програвшій, оскільки існувала жвава конкуренція між реєстрами з метою запропонування найдешевшої плати. Крім того, реєструючись у більш дешевих реєстрах, судновласники могли надавати свої послуги з перевезення вантажів або пасажирів на більш вигідних умовах, що спотворювало конкуренцію в даній галузі.

«Зручний прапор» судна вигідний країні, яка надає такі послуги, оскільки це легкий спосіб отримати певний дохід. Реєстраційні внески судновласників становлять значну частину бюджету країн «зручних прапорів». У зв'язку з цим між країнами «зручного прапора» виникає конкуренція, внаслідок якої, з метою залучення нових суден під свій прапор, занижуються вимоги до охорони праці, а також до віку і стану суден, що негативно впливає на стан світового флоту та умови роботи моряків.

Для судновласників переваги застосування «зручного прапора» полягають у наступному: за невисоку плату вони отримують низькі податкові ставки і реєстраційні збори, причому всі процедури, які стосуються реєстрації судна, відбуваються за максимально спрощеною схемою і в найбільш стислі терміни. Стандартний час реєстрації судна під «зручним прапором» займає близько тижня. До того ж, наявність «зручного прапора» судна гарантовано дає власникам суден можливість перереєстрації в реєстрі іншої держави, а також можливість паралельної реєстрації. Реєстрація судна можлива як у самій державі, що надає такі послуги, так і в її закордонних консульствах [2].

Отже, стандарти судноплавства в країнах «зручних прапорів» є слабкими, особливо в галузі трудових ресурсів, з неналежними нормативами щодо нагляду та контролю за суднами. Деякі з цих держав прапору, у той час, коли номінально вони могли бути членами Міжурядової морської консультативної організації (з 1982 р. – Міжнародна морська організація), не виявляли особливого бажання втручатися у її справи, фокусуючись винятково на необхідності підвищення доходів від реєстраційних зборів та побудові свого ринку послуг з надання «зручних прапорів». У результаті, таке відношення країн «зручного прапору» до своїх обов'язків із контролю та юрисдикції за суднами, призвело до цілої низки аварій, які сталися на суднах під «зручним прапором». Усе це зумовило необхідність перегляду міжнародних норм та створення акту стосовно визначення умов наявності реального зв'язку, який повинен існувати між судном та державою прапора. Таким актом стала Конвенція про умови реєстрації суден від 07.02.1986 р.

У даній Конвенції на міжнародному рівні в якості умови реєстрації суден вперше була визначена наяв-

ність реального зв'язку, який повинен існувати між судном та державою прапора. Реальний зв'язок характеризується наступними положеннями: наявність судновласницької компанії (або її філії) на території держави реєстрації; ідентифікація та підзвітність судновласників і операторів суден; участь держави реєстрації у капіталі судноплавних компаній; укомплектування екіпажів суден, наявність морської адміністрації, здатної забезпечити належну юрисдикцію та контроль держави над суднами, які плавають під її прапором, тощо. Важливе значення для зміцнення реального зв'язку між судном та державою реєстрації мають положення зазначеної Конвенції, що стосуються самого реєстру суден, до якого держави вносять необхідні відомості з метою ідентифікації судновласників та операторів суден. Також важливим елементом є положення про те, що держава прапора у своєму законодавстві повинна передбачити свою участь (або участь своїх фізичних чи юридичних осіб) у власності на судна, а також здійснення своєї юрисдикції та контролю над суднами, які плавають під її прапором. Держава реєстрації зобов'язана дотримуватися принципу, згідно якого істотну частину командного складу та екіпажу повинні становити громадяни її держави або особи, які постійно проживають на її території. Конвенція встановила принципи неприпустимості використання більше одного прапора та неприпустимості зміни прапора під час одного плавання. Отже, по суті, норми Конвенції суттєво змінювали національні реєстраційні системи, що і стало основною перешкодою до її ратифікації.

За 42 роки Конвенція про умови реєстрації суден так і не набула чинності, оскільки її ратифікували лише 14 країн, тоді як для набуття чинності цією Конвенцією потрібно не менше 40 ратифікацій. Даний випадок показує, що, не дивлячись на удавану єдність країн стосовно підтримки порядку на судноплавних лініях світу, захисту навколишнього середовища та морських біоресурсів, для більшості країн пріоритетними продовжують залишатися власні економічні інтереси.

«Патовість» наявної ситуації полягає в тому, що судновласники так само не зацікавлені в ускладненні правил реєстрації суден. Існуюча практика «зручних прапорів» їх повністю влаштовує. Історично так склалося, що практика «зручних прапорів» допомагає судновласникам захищати свої ділові інтереси. Наприклад, у XVI ст. британські торгові кораблі використовували «зручний прапор» Іспанської Імперії, за допомогою чого долали обмеження щодо торгівлі у Вест-Індії. У XVII ст. ті ж британці для уникнення обмежень, накладених своїм урядом на рибний промисел біля берегів Ньюфаундленду, вже користувалися «зручним прапором» Королівства Франції. Надалі в XVIII ст. практика використання «зручних прапорів» стала загальноприйнятною для морської торгівлі уздовж Східного Середземномор'я. При цьому вибір країни «зручного прапора» постійно змінювався. Наприклад, у Франції, незалежно від національності судновласників, судна, що перевозили вантажі в інтересах Корони, ходили під французьким прапором. Це дозволило французам збільшити мита і податки від морських перевезень та торгівлі (що дало можливість французам вдало здійс-

нити військові компанії «за польську спадщину» (1733-1735 рр.) та «австрійську спадщину» (1740-1748 рр.)). З часом таке підвищення перестало влаштовувати судновласників, і вони почали масово переходити під «зручні прапори» інших країн.

Американські судновласники під час англо-американської війни 1812 р. реєстрували свої кораблі під прапором Португалії, щоб уникнути британських обмежень. Протягом наступних років, аж до середини XIX ст. британські американські колонії, у яких рабства не було, реєстрували свої кораблі під прапорами інших держав, щоб подолати над собою британський контроль. Відзначимо, що ірландські судновласники у цей же період використовували французький прапор, а в середині XIX ст. англійські судновласники почали використовувати норвезький прапор для комерційних риболовних суден. У свою чергу, генуезькі судновласники використовували британський прапор при веденні торгівлі через Коринфську затоку, для протидії французькому верховенству в даній сфері. Ці судновласники реєстрували свої судна під іноземними прапорами (аж до поширення протекторату республіканської Франції на дані території в 1797 р. та створення Лігурійської Республіки) для подолання існуючих на той момент обмежень політичного й економічного характеру, які стосувалися їх власної держави і безпосередньо їх інтересів.

Таким чином, «зручні прапори» використовувалися судновласниками для різних «зручних» цілей, у більшості випадків пов'язаних з економікою (безпроблемною торгівлею) та безпекою, меншою мірою – з політикою. Як ми бачимо, століття розвитку торгівлі, активної колонізації і, як наслідок, швидке розширення міжнародного торгового судноплавства, не могли не вплинути на політику держав у аспекті реєстрації суден. Вони були змушені пом'якшити контроль над своїми торговцями та судновласниками. Капіталізм став міжнародним, тому судноплавство і реєстрація суден коригувалися з урахуванням змін, на угоду економічній кон'юктурі.

На сьогоднішній день «зручні прапори» допомагають судновласникам зменшити загальні операційні витрати, які, в основному, залежать від відрахувань (податків, зборів тощо) до бюджету «країни прапора» та витрат на заробітну плату екіпажу. Слід наголосити на тому, що заробітна плата – одна з основних мотивацій для відкритої реєстрації, спосіб зниження загальних операційних витрат. Простіше кажучи, прагнення до зниження заробітної плати обумовлює використання іноземного прапора.

Зниження виплат екіпажу судна дозволяє знизити операційні витрати морських перевезень, що, у свою чергу, дає можливість запропонувати судновласнику нижчі ціни для своїх клієнтів. Ставки заробітної плати та податки – це дуже важливі витрати для власників суден та операторів. Це одні з небагатьох аспектів, над якими компанія може мати прямий контроль. Тому для зниження своїх видатків на робочу силу до 20 % власники обирають відкрити реєстрацію.

Важливо пам'ятати про різницю у заробітній платі залежно від походження моряків, коли починається обговорення відкритої реєстрації та прапорів зручності. Швидше за все, судна, на яких працюють азійські та

інші іноземні моряки, «ходять» під «зручними прапорами»: багато західних реєстрацій вимагають найму національних робітників на борт своїх суден, тому судновласник, бажаючи зекономити 20 чи навіть більше відсотків на витратах на робочу силу, змушений буде звернутися до відкритої реєстрації.

Основними постачальниками моряків для суден під «зручними прапорами» є: Індія, Південна Корея та Індонезія, а найбільшим постачальником є Філіппіни. Забезпеченням операторів цього тоннажу дешевою робочою силою займаються спеціалізовані агентства. Проблему багатьох таких «міжнародних» моряків коротко можна охарактеризувати наступним чином: їх, по суті, не захищають закони, вони не є захищеними у разі одностороннього анулювання трудових угод, фактично їм нема до кого звернутися за допомогою. Тому умови праці на суднах «зручного прапора» іноді майже такі ж примітивні, якими вони були у давно минулі часи. Зловживання щодо робочої сили відбуваються, як правило, у сфері перевезень масових вантажів, наприклад нафти або лісу, де частка витрат на утримання екіпажу набагато більша, ніж у лінійному судноплаванні. Таким чином, робоча сила є сферою, де економія досягається за рахунок найму більш дешевих екіпажів. Хоча дані проблеми, зазвичай, характерні для перевезень масових вантажів, проте ними вони не вичерпуються. Як відомо, «зручні» екіпажі використовують, зокрема, нові круїзні компанії, які працюють із порту Маямі, Флорида і набирають екіпажі по всьому світу. Одна з поширених стратегій полягає у комплектуванні екіпажів із моряків 35 або 40 національностей, уникаючи таким чином солідарності членів екіпажу у випадку їх протесту проти умов праці [1, с. 127-128].

Таким чином, «зручним прапором» є прапор країни, яка дозволяє реєстрацію суден, що перебувають під іноземним управлінням, на своїй території, на умовах, які з певних причин є зручними та сприятливими для осіб, що реєструють судно. На сьогоднішній день

термін «зручний прапор» – це споживчий термін для суден, зареєстрованих у відкритих реєстрах. Відкриті реєстри – це країни, які, зазвичай, «не ведуть морської торгівлі», а створюють відкриті реєстри для суден просто як джерело доходу. Виникнення «зручних прапорів» і, як наслідок, поява можливості відкритої реєстрації для суден, було продиктоване, по-перше, політичними обставинами, а по-друге – економічними міркуваннями. На сьогоднішній день, за умови дії принципу свободи відкритого моря, «зручні прапори» допомагають вирішувати судновласникам проблеми зростання операційних витрат, а також витрат, пов'язаних із наймом екіпажу тощо, а державам – наповнювати бюджет, отримуючи дохід у вигляді податків та плати за реєстрацію. Сучасний «зручний прапор», хоча й надає максимальні економічні вигоди судновласнику, все одно забезпечує мінімальний рівень захисту прапору в цілому. Прапор країни, яка пропонує відкрити реєстрацію, все одно вимагає певного рівня відповідальності, проте даний рівень для кожної країни є різним відносно питань витрат, законодавства та вигоди для судновласників.

Список використаних джерел

1. Канаев К.В. Повышение эффективности морских внешнеторговых перевозок: дис.... канд. экон. наук: 08.00.05. Москва, 2001. 170 с.
2. Лебедев В., Толстик В. Удобный флаг судна: понятия и причины развития. Транспорт. URL: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/udobnyj_flag_sudna_pon_yatiya_i_prichiny_razvitiya/ (дата звернення: 20.10.2018)

References

1. Kanaev K.V. Increasing the efficiency of maritime foreign transportation: dis. ... cand. econ sciences: 08.00.05. Moscow, 2001. 170 p. (in Russian).
2. Lebedev V., Tolstik V. Convenient flag of the vessel: concepts and causes of development. Transport. URL: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/udobnyj_flag_sudna_pon_yatiya_i_prichiny_razvitiya/ (in Russian).