

УДК 341.225

Юрисдикція у відкритому морі: міжнародно-правові аспекти та колізійні питання

Автор: *Дмитриченко І.В., Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв*

Відповідно до міжнародного права жодна з держав не вправі претендувати на підпорядкування будь-якої частини відкритого моря своєму суверенітету (ст. 69 Конвенції ООН з морського права 1982 р.), тому міжнародний правопорядок у Світовому океані забезпечується шляхом добровільного дотримання усіма державами своїх зобов'язань за міжнародними договорами, включаючи Конвенцію 1982 р. Виходячи з принципу свободи відкритого моря, Конвенція 1982 р. підтвердила право кожної держави на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі (ст. 90).

За таких умов для забезпечення безпечного і рівноправного для всіх держав мореплавання у відкритому морі важливим є принцип виключної юрисдикції держави прапора. Він означає, що торговельне судно у відкритому морі підпорядковується виключній юрисдикції держави прапора, і жодна держава не має права втручатися в його діяльність, крім випадків, передбачених міжнародними договорами, зокрема Конвенцією ООН з морського права 1982 р. Конвенція 1982 р. остаточно підтвердила виключну юрисдикцію держави у відкритому морі над суднами, що плавають під її прапором (ст. 92). Вперше цю звичаєву норму було закріплено на міжнародно-договірному рівні у Женевській конвенції про відкрите море 1958 р. (ст. 6).

У міжнародно-правовій літературі виокремлюють чотири концепції правової сутності юрисдикції держави прапора у відкритому морі: територіальну, персональну, договірну і концепцію, що ґрунтується на визнанні юридичної природи судна в якості суспільного утворення, яке організовано і функціонує за законами держави прапора. Проте кожна з цих концепцій має як переваги, так й недоліки та повністю не розкриває сутності юрисдикції держави прапора судна.

Зокрема, право держави прапора на кримінальну юрисдикцію стосовно буд-яких осіб, що скоїли злочин на його судні у відкритому морі, обґрунтовується прибічниками концепції «територіальності судна», виходячи з територіального принципу дії кримінальних законів держави прапора судна. Питання «територіальності» судна вперше обговорювалося у 1752 р. в справі про «Сілезьку позику» між Пруссією і Великою Британією. Уряд Пруссії, виправдовуючи конфіскацію сум, що належали англійським кредиторам Сілезької позики, заявив: «...хоча вантаж, який знаходився на пруських суднах, був власністю ворогів Англії, однак він знаходився в нейтральному місці; з цього виходить, що його захоплення є рівноцінним захопленню вантажу з нейтральної території» [1].

Застосування територіального принципу кримінального законодавства у випадках зіткнення суден у відкритому морі призводить до конкуренції кримінальної юрисдикції різних держав, під прапором яких плавають ці судна. Тому концепція про судно як «плавучу територію» держави не відповідає положенню міжнародного морського права щодо юрисдикції держави прапора у відкритому морі. Свідченням цього є положення Брюссельської конвенції від 15 травня 1952 р. про кримінальну підсудність у разі зіткнення у морі, Женевської конвенції про відкрите море (ст. 11) і Конвенції ООН з морського права 1982 р. (ст. 97), якими не підтримано рішення Постійної палати міжнародного правосуддя у справі «Lotus» (France v. Turkey, 1927) стосовно права держави, судно якої зазнало шкоди у відкритому морі, застосовувати власні норми кримінальної юрисдикції. Згадані міжнародні договори визнали як виключну, кримінальну юрисдикцію держави прапора судна або тієї держави, громадянином якої є особа звинувачена у скоєнні правопорушення на борту судна, що призвело до зіткнення суден або будь-якого іншого навігаційного інциденту [2].

Зокрема, у Конвенції 1982 р. (ст. 97) закріплено, що кримінальне або дисциплінарне переслідування проти капітана судна або іншого члена екіпажа, у випадку зіткнення або іншого навігаційного інциденту з судном у відкритому морі, можуть порушити тільки судові або адміністративні органи держави прапора судна або держави, громадянином якої є ця особа. Арешт або затримання судна може здійснюватися лише за розпорядженням відповідних органів держави прапора судна [3; 4].

Конвенція 1982 р. встановила, що кожна держава має ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контроль в адміністративних, технічних і соціальних питаннях над суднами, що плавають під її прапором. Держава, яка має явні підстави вважати, що належна юрисдикція і контроль стосовно будь-якого судна не здійснюється, може повідомити про ці факти державі прапора. У разі отримання такого повідомлення держава прапора зобов'язана розслідувати це питання та прийняти необхідні заходи для виправлення становища. Кожна держава має організувати за участю кваліфікованих осіб розслідування морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, що пов'язаний із судном, яке плаває під її прапором, у випадку загибелі громадян іншої держави чи заподіяння ним серйозного каліцтва або наявності серйозної шкоди суднам або установкам іншої держави, або морському середовищу (ст. 94).

В області дисциплінарної відповідальності тільки держава, що видала диплом судноводія або свідоцтво про кваліфікацію, є компетентною для того щоб після належної процедури відібрати ці документи, навіть якщо їхній власник не є громадянином цієї держави. У повітряному просторі над відкритим морем кожне повітряне судно підпорядковується тільки юрисдикції реєстрації судна.

Компетенція держави щодо суден, які плавають під її прапором у відкритому морі є повною та виключною. Тільки держава прапора судна може вживати заходи примусу для забезпечення дотримання міжнародно-правових норм і національного законодавства. Даний принцип має абсолютний характер щодо військових кораблів та державних суден, які використовуються у некомерційних цілях (ст. 95 і 96 Конвенції 1982 р.).

З принципу свободи відкритого моря і виключної юрисдикції держави над судном свого прапора впливає важливе положення міжнародного права – заборона будь-якого втручання в його діяльність у відкритому морі з боку іноземних суден, зокрема військових кораблів іноземних держав. Комісія міжнародного права в доповіді про роботу її восьмої сесії (1956 р.) підкреслила, – «з принципу свободи морів виходить, що торговельне судно може бути оглянуто тільки військовим кораблем, який плаває під тим самим прапором». Ф. Мартенс у праці «Сучасне міжнародне право цивілізованих народів» (1882-1883 р.) зазначав, що «у відкритому морі жодна держава не має права огляду іноземних суден і взагалі права їх зупиняти».

Проте принцип виключної юрисдикції держави над суднами, що плавають під її прапором у відкритому морі передбачає, що судно у відкритому морі може бути зупинено і оглянуто *військовим кораблем* або спеціально уповноваженим судном іншої держави у виключних випадках, обумовлених Конвенцією 1982 р. (ст. 110).

У випадках здійснення повноважень щодо підтримання правопорядку у Світовому океані, компетенція держави прапора судна може вийти в колізію з компетенцією інших держав. Конвенція 1982 р. містить виключення щодо принципу виключної юрисдикції держави над суднами, що плавають під її прапором у відкритому морі і визнає особливі повноваження у відкритому морі також за деякими категоріями держав.

Передусім це стосується тих випадків, коли правопорушення здійснюється у зоні, що знаходиться під суверенітетом або юрисдикцією певної держави, яка може використати своє право переслідування іноземного судна у відкритому морі (ст. 111 Конвенції 1982 р. «Право переслідування по гарячих слідах»). Відповідно до цього права держава правомочна переслідувати у відкритому морі іноземне торговельне судно, зупиняти, затримувати і супроводжувати його в один із своїх портів, якщо присутні серйозні підстави вважати, що ним порушені закони і правила даної держави під час знаходження у її відповідних морських зонах (внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф). Переслідування державою іноземного судна у відкритому морі можливо лише тоді, коли воно почалося у згаданих зонах. На важливість дотримання цієї норми акцентовано увагу у рішенні Міжнародного трибуналу з морського права від 4 грудня 1997 р. у справі судна «Saiga» (п. 61).

Дії держави у разі переслідування іноземного судна у відкритому морі мають бути пропорційні (розмірні) його правопорушенню. Зокрема таку вимогу було сформульовано незалежною комісією у справі судна «Red Crusader» (1961 р.). Комісія встановила, що військовий корабель Данії мав законне право наказати зупинитися рибальському судну під прапором Великої Британії, який знаходився у територіальному морі Данії з неприбраним снастями, і почати переслідування. Проте військовий корабель відкрив вогонь без попередження і спричинив значні пошкодження судну, що свідчить, як встановлено комісією, про «нерозмірність його дій правопорушенню, що припускається».

До особливих повноважень держав у відкритому морі, які обмежують принцип виключної юрисдикції держави прапора судна, належать також правила, визначені ст. 221 («Заходи з метою запобігти забруднення, що викликані морськими аваріями») Конвенції 1982 р. Так, держави відповідно з вимогами міжнародного права, можуть застосовувати і забезпечувати дотримання заходів у відкритому морі, які розмірні фактичній шкоді або шкоді, що загрожує, в цілях захисту свого узбережжя або пов'язаних з ним інтересів, включаючи рибальство, від забруднення або загрози забруднення (нафтою або інш. шкідливими речовинами) в результаті морської аварії (зіткнення суден, посадки на мілину, інш. морський інцидент на борту судна) або дій, що пов'язані з такою аварією, які можуть призвести до серйозних шкідливих наслідків.

Міжнародна конвенція про втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 р. (INTERVENTION 69) встановила процедуру втручання прибережних держав (ст. III) у разі наявності морської аварії у відкритому морі, що становить серйозну і реальну загрозу їхньому узбережжю і може призвести до шкідливих наслідків у великих розмірах. Поштовхом для прийняття Конвенції 1969 р. була аварія танкера «Torrey Canyon», яка трапилася у відкритому морі поблизу узбережжя Великої Британії у 1967 р. В цілях запобігання забруднення після прийняття відповідних заходів танкер було знищено шляхом бомбардування. Конвенція 1969 р. передбачає, що до прийняття будь-яких заходів прибережна держава має консультуватися з іншими державами, інтереси яких зачіпає морська аварія, зокрема з державою прапора судна. До прийняття заходів і під час їхнього здійснення прибережна держава повинна робити все, що залежить від неї, з метою запобігання будь-якого ризику для людського життя і надавати всіляку допомогу особам, що знаходяться в стані лиха.

Висновок. Виходячи з наведеного аналізу, юрисдикція держави щодо суден, які плавають під її прапором у відкритому морі, є повною та виключною. Даний принцип є абсолютним щодо державних суден (зокрема військових кораблів). Стосовно торговельних суден, компетенція держави прапора судна іноді вступає у конфлікт з компетенцією інших держав.

Список літератури

1. Динь Н.К., Дайе П., Пелле А.. Международное публичное право: Т. 2 / Пер. с фр. – К.: Сфера, 2000 – С. 285.
2. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007– С. 181-183.
3. Международное морское право / Под ред. С.А. Гуреева. – М.: Юрид. лит., 2003. – С. 116.
4. Shaw M.N. International law. Sixth edition. – Cambridge Univerity Press. – P. 618.