

УДК 347

Мельник Юрий Владимирович,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Определение понятия «удобный флаг» и его отличие от «открытого регистра»

Аннотация. Согласно общепринятому определению, «удобный флаг» — это практика регистрации судна, при которой судовладелец имеет национальность, отличную от национальности судна. Но проблема в том, что списки регистров, которые называют удобными флагами, сильно отличаются. Данная статья ставит целью выработать определение «удобного флага» посредством анализа истории регистрации судов, а также сравнительно-правового анализа. Для целей этого исследования был проведен обзор законодательства шести стран, а также научных статей из восьми стран. В результате были выявлены три основных подхода к определению, какие флаги являются удобными. Так, регистр может быть назван «удобным флагом», если государство флага не исполняет свои обязанности. Определены характерные черты, по которым можно выявить «удобный флаг». Эта информация может быть полезна при составлении рекомендаций российским судовладельцам и страховым компаниям при оценке рисков и преимуществ того или иного регистра, так как 61% судов, принадлежащих отечественным судовладельцам, зарегистрированы в других странах.

Ключевые слова: морской транспорт; регистрация судов; удобный флаг; открытый регистр; иностранное законодательство; международное право.

Yury V. Mel'nik,
Russian University of Transport (MIIT)

Definition of the concept “Flag of convenience” and its difference from “open registry”

Abstract. According to the generally accepted definition, “Flag of convenience” is a business practice whereby a ship’s owner is of a nationality other than the nationality of the ship. But the problem is that the lists of registries, which are called “flags of convenience”, are very different. The current paper has aimed to develop a definition of “flag of convenience”

through the analysis of the history of ship registration, as well as comparative legal analysis. To study this there has been reviewed legislation of six countries, as well as research papers from eight countries. As a result, there have been identified three main approaches to determining which flags are considered convenient. Thus, a registry may be called a “flag of convenience” if the flag state does not fulfill its responsibilities. There have been determined the characteristic features by which one can identify a “flag of convenience”. This information can be crucial in making recommendations to Russian shipowners and insurance companies when assessing the risks and benefits of a particular registry, since 61% of ships owned by domestic shipowners are registered in other countries.

Keywords: maritime transport; vessel registration; flag of convenience; open registry; foreign legislation; international law.

Введение

Торговое мореплавание в настоящее время занимает важное место в мировой экономике: в 2021 г. более 80% всех перевозок было произведено морскими путями; в рыболовной отрасли задействовано 57 млн человек и для более чем 3 млрд человек рыба занимает значительную часть рациона [URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X19306372?via%3Dihub>]. Перевозки грузов морем и иные виды деятельности, связанные с торговым мореплаванием, зачастую имеют международный характер.

Именно поэтому вопрос юрисдикции судна является крайне важным в правовом обеспечении торгового мореплавания. В торговом мореплавании задействовано множество физических и юридических лиц. При этом каждое физическое лицо имеет свое гражданство, а каждое юридическое лицо имеет свое личное право. И за каждым из них стоит своя правовая система, что приводит к огромному количеству возможных взаимосвязей и коллизий правовых систем в рамках международного частного и публичного права.

И одной из значимых проблем в современном правовом обеспечении торгового мореплавания является практика применения «удобных флагов». Данная практика нередко применяется не только для получения легальных конкурентных преимуществ, но и для того, чтобы обойти ограничения законодательства, а иногда даже для облегчения нелегальной деятельности.

Целью данной статьи является выработка непротиворечивого определения «удобного флага» посредством анализа истории регистрации судов, а также сравнительно-правового анализа. Общепринятое на данный момент определение «удобного флага» — это регистрация судна в стране, которая не совпадает с национальностью судовладельца, — на

сегодняшний день уже недостаточно полное. Это проявляется в том, что данное определение полностью повторяет определение «открытого регистра» (важно отметить, что понятие удобного флага появилось раньше, чем понятие открытого регистра), а также в том, что списки регистров, которые называют «удобными флагами», сильно различаются, некоторые страны в них никогда не фигурируют, несмотря на то что они полностью подходят под данное определение. В свою очередь «открытыми регистрами» называют и те регистры, которые входят в списки «удобных флагов», и те, которые никогда не называются так. Это явление можно объяснить наличием некоего скрытого критерия, который различает эти два понятия. Важно отметить, что термин «удобный флаг» не фигурирует ни в российском, ни в международном законодательстве, но активно применяется в научных статьях и тематической литературе. В отличие от «удобного флага», термин «открытый регистр» применяется в законодательстве ряда стран для обозначения регистра, позволяющего осуществлять регистрацию судов иностранным судовладельцам.

Основными методами данного исследования являются сравнительно-правовой анализ российского, международного и иностранного законодательства, исторический анализ, а также анализ отечественной и зарубежной литературы. Для сравнительного-правового анализа использовалось законодательство стран с крупнейшими регистрами, такими как Панама, Либерия и Великобритания, а также стран, владеющих значительной частью мирового торгового флота (Россия, Япония, Китай). Также учитывалась международная практика применения этих терминов, для чего были использованы научные статьи из восьми стран.

По итогу этого анализа были выявлены три основных подхода к практике регистрации судов иностранными судовладельцами, а также характерные последствия этой практики. В результате этого сопоставления были выявлены характерные черты, отличающие «удобный флаг» от других схожих понятий, таких как «второй регистр» и «открытый регистр». Эти черты представляют собой последствия неисполнения государством флага своих обязанностей. Исходя из этого, автор считает, что новое определение удобного флага должно содержать указание на то, что отличительной и неотъемлемой чертой этого явления является неисполнение государством флага своих обязанностей.

История возникновения «удобного флага»

Практика использования флага страны иной, чем страна судовладельца, была известна еще с античности и чаще всего использовалась для того, чтобы избежать нападения судами вражеского государства во время войны и иных целей. Применение такой практики называется «ложный флаг». Есть два ключевых отличия «ложного флага» от «удобного». Первое заключается в том, что ложный флаг — это акт самовольного присвоения флага судном, а «удобный флаг» подразумевает регистрацию судна с согласия государства флага. Второе отличие заключается в том, что

«ложный флаг» применяется, как правило, в условиях войны, а «удобный флаг» в мирное время в целях торгового мореплавания, для получения конкурентных преимуществ (не всегда легальных).

Первым судном, зарегистрированное под «удобным флагом», считается судно «*Belen Quezada*», которое сменило регистрацию с флага США на флаг Панамы с целью обхода запрета на продажу алкоголя на судах во времена сухого закона в США. Само же название «удобный флаг» начало широко применяться в 1950-х гг. после доклада ОЭСР, в котором «удобными флагами» названы флаги Либерии, Гондураса и Панамы. В те времена право регистрации судов иностранцами давали развивающиеся страны со слабой экономикой и слабым контролем за судами под своим флагом [1]. Эти страны не участвовали в международных соглашениях, защищающих права моряков и окружающую среду. В этот период было принято называть удобными флагами все регистры, позволяющие осуществлять регистрацию судов иностранным судовладельцам.

В качестве альтернативы «удобным флагам», начиная со 1987 г., начали появляться «вторые регистры», также называемые «открытыми регистрами» [URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X18303257>]. Первым таким регистром был *Norwegian International Ship Register* (Норвежский международный регистр судоходства). К таким регистрам можно отнести *Madeira's International Shipping Register* (флаг Португалии), *Isle of Man Ship Registry* (флаг Великобритании), *The Hong Kong Shipping Register* (Китай), а с 2018 г. также Российский открытый реестр судоходства и многие другие. Отличительными чертами этих регистров являются более высокие требования к судовладельцам, более высокий престиж, более низкие, чем в национальных (закрытых) регистрах, налоги и сборы. Этому способствовала ратификация государствами флага основных международных конвенций, таких как СОЛАС, МАРПОЛ, ПДМНВ, а также то, что почти все эти регистры являются офшорными зонами либо квазиофшорами традиционных морских держав с особой налоговой политикой. Нередко такие зоны еще называют налоговыми гаванями (*tax-havens*). Также эти регистры никогда не называют «удобными флагами», но используют по отношению к ним термин «открытые регистры» и иногда «международные регистры». Хотя под определение «удобного флага» из 1950-х они полностью подходят. В этот же период начали делить регистры на открытые и закрытые.

Закрытые регистры (реестры) иногда называют местными либо национальными; они предъявляют высокие требования к «реальной связи», национальности государства флага, к национальности экипажа. К таким можно отнести отечественные Российский государственный реестр судов, Российский бербоут-чартерный реестр судов, Российский реестр маломерных судов, Российский международный морской реестр судов, а также иностранные *Norwegian Ordinary Register* (Норвежский обычный регистр), *UK register* (Регистр объединенного королевства).

Открытые регистры (реестры) имеют низкий порог связи судовладельца и государства флага. Конкретные условия отличаются от регистра к регистру, но главной общей чертой открытых регистров является то, что судовладелец может быть нерезидентом, а также наличие налоговых или каких-либо иных преференций и послаблений. Остальные требования могут варьироваться от строгих до халатно низких вплоть до полной безответственности и попустительства криминальному бизнесу и терроризму. Такая неоднородность требований регистров по отношению к своим судам приводит к «двойным стандартам» по строгости соблюдения мер безопасности [URL <https://www.researchgate.net/publication/338025693>]. В качестве подобных крайних примеров можно привести регистры Камбоджи и Северной Кореи, когда под прикрытием этих флагов производили торговлю оружием [URL <https://www.theguardian.com/world/2002/dec/12/yemen.northkorea>] и наркотиками [URL <https://www.nytimes.com/2002/06/24/news/cambodialisted-ship-was-carrying-cocaine-raid-at-sea-highlights-flag.html>]

Важно отметить, что на сегодняшний день ситуация значительно изменилась. Панама, Либерия и Маршалловы острова (суммарно 43% мирового тоннажа согласно отчету *UNCTAD* за 2021 г.) уже давно ратифицировали все основные конвенции и находятся в «белом списке» Парижского меморандума на высоких позициях, что говорит как минимум о приемлемом уровне соответствия международным стандартам. Также примером изменений в поведении администраций государств флага можно привести дело танкера «Сайга» 1997 г., когда государство Сент-Винсент и Гренадины (считается типичным «удобным флагом») подало иск против Гвинеи в Международный трибунал по морскому праву (*ITLOS*) в защиту прав моряков и судовладельца. И даже те флаги, которые находятся в «черном списке», ратифицировали большинство конвенций. Но крайне низкие показатели соблюдения международных требований говорят о неспособности или нежелании этих государств исполнять свои обязанности, а также что главный фактор в обеспечении соответствия судов — не ратификация конвенций, а исполнение своих обязанностей государством флага.

Нормативные акты, регулирующие регистрацию судов

В международном праве национальность судна регулируется Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (*UNCLOS*), где в ст. 91 указано:

«1. Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна существовать реальная связь.»

2. Каждое государство выдает соответствующие документы судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом.»

При этом на данный момент нет международных норм, регулирующих процесс регистрации судов. Через четыре года после разработки указанной Конвенции была представлена Конвенция ООН об условиях регистрации судов 1986 г., но так и не была принята. Это означает, что на данный момент каждое государство само регулирует правила регистрации судов под своим флагом посредством национального законодательства. Единственным общим правилом является то, что между государством и судном должна существовать «реальная связь». Четкого определения реальной связи при этом дано не было, и каждая страна вольна сама решать степень связи, необходимой для регистрации судна в том или ином регистре.

Также в ст. 92 Конвенции ООН по морскому праву указывается запрет на двойную национальность, кроме исключительных случаев, а также запрет на смену флага во время плавания или стоянки, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации. Также судно не может по своему усмотрению переменить свой флаг. Судно, плавающее под флагами нескольких государств и меняющее их по своему усмотрению, может быть приравнено к судну без национальности, что дает, например, право на досмотр такого судна.

Согласно ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву государство флага обязано эффективно осуществлять над своими судами юрисдикцию и контроль касательно административных, технических и общественных вопросов. Достигаться контроль должен посредством ряда мер, среди которых инспекции на предмет наличия необходимых карт, навигационных пособий, оборудования и приборов. Также должен осуществляться контроль за количеством и квалификацией экипажа.

В законодательстве РФ, а также других государств устанавливается правило о присвоении судну национальности государства, которое дает право хождения под своим флагом.

Так, в Либерии эта норма прописана в ст. 84 *Liberian Maritime Law of 1956* [URL <https://www.liscr.com/sites/default/files/RLM-107%20Series%202018%20-%20Final.pdf>], согласно которой судно с момента выдачи сертификата о регистрации и до момента истечения его срока либо отмены по какой-либо причине имеет право хождения под либерийским флагом. Судно под флагом Либерии находится под исключительной юрисдикцией и контролем администрации флага в соответствии с международным законодательством.

В китайском законодательстве подобная норма прописана в ст. 16 *Regulations of the People's Republic of China Governing the Registration of Ships* [URL <https://www.lawinfochina.com/display.aspx?id=bbd2cb795ddeeb56bdfb&lib=law>]. Согласно данной норме орган, ответственный за регистрацию судов,

обязан выдать сертификат о национальности зарегистрированному судну. Срок действия сертификата пять лет.

В законодательстве Великобритании эта норма прописана в *Merchant Shipping Act 1995* [URL <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/1>]. Согласно этой норме судно считается Британским, если: судно зарегистрировано в Великобритании; судно зарегистрировано в каком-либо владении Великобритании согласно местному законодательству; это малое судно не зарегистрированное в Великобритании, но полностью принадлежит квалифицированным владельцам, но при этом не зарегистрировано в иных странах. При этом квалифицированный владелец это лицо имеющее право владения британскими судами. А малое судно — это судно длиной менее 24 метров.

В законодательстве Японии согласно *Commercial Code Article 686* судовладелец обязан зарегистрировать судно и получить сертификат от национальной принадлежности судна [URL <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/4020/en>]. Также суда водоизмещением менее 20 т не подлежат регистрации.

В законодательстве Панамы [URL https://mantamaritime.com/downloads/flag_news/PMA_merchant_marine_law.pdf] регистрация судна — это правовой акт, при котором Республика Панама принимает судно в состав Национального торгового флота, давая право хождения под флагом Панамы, при условии запроса на это со стороны владельца судна и при соблюдении законодательства. Любое судно, зарегистрированное в Национальном торговом флоте, должно соответствовать законодательству Панамы, независимо от его местонахождения. Город Панама признается портом приписки для любого судна, зарегистрированного в Торговом флоте Панамы.

Все вышеперечисленные правовые акты хоть и принадлежат к законодательству разных стран, весьма схожи по своему содержанию. Все они указывают на то, что национальность судну присваивается после получения права хождения под флагом государства флага судна. При этом обязательным условием присвоения права использования флага государства является выдача соответствующих документов.

Во избежание путаницы важно раскрыть разницу в использовании слова «регистр» в отечественном и зарубежном законодательстве. В российском законодательстве термин «регистр» используется по отношению к Российскому морскому регистру судоходства (далее — РМРС) и Российскому речному регистру (далее — РРР), которые имеют право разрабатывать технические требования к морским и речным судам и осуществлять контроль за исполнением этих требований. Эти организации по роду своей деятельности являются *классификационными обществами*. Классификационное общество — это, как правило, негосударственные организации, которые занимаются разработкой

технических требований по безопасности к судам и иным плавучим сооружениям, а также производят освидетельствования на предмет соответствия этим требованиям. С точки зрения права важно отметить, что классификационные общества намеренно указывают, что они не несут никакой ответственности и не предоставляют никаких гарантий по безопасности и мореходности судов, прохождение освидетельствования только означает, что судно соответствует техническим требованиям данного классификационного общества. Это означает, что ответственность за техническое соответствие критериям безопасности на судне несет в первую очередь администрация государства флага.

Списки судов, прошедших государственную регистрацию, ведут администрации портов, а сами списки называются реестрами. Но в зарубежном законодательстве и к организациям, и к спискам могут применять термин «*Register*» либо «*Registry*». Единой традиции, какое из этих двух слов означает список, а какое организацию, нет.

Государство может иметь несколько реестров с разными правилами регистрации и разной степенью «открытости», но регистрация в любом из реестров будет давать право хождения под конкретным флагом государства, вне зависимости от количества реестров у этого государства.

Самым ярким примером этого принципа является Великобритания. Существует группа регистров «*The Red Ensign Group*». Официального перевода названия этой группы на русский не имеется, и его можно перевести как «Группа британского торгового флага». В данную группу входят: Соединенное королевство Великобритании и Северной Ирландии, Британские заморские территории (Ангилья, Бермуды, Британские Виргинские острова, Каймановы острова, Фолклендские острова, Гибралтар, Монтсеррат, Остров святой Елены, Теркс и Кайкос), Коронные земли (Остров Мэн, Гернси, Джерси). Каждая из перечисленных территорий имеет свой регистр, каждый со своими требованиями и к судам, и к судовладельцу, а также разный налоговый режим и объем сборов. Любое судно, зарегистрированное в одном из этих регистров, будет считаться британским судном и будет иметь право хождения под британским торговым флагом со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями.

Определение удобного флага

На сегодняшний день в научных публикациях можно встретить три основных мнения касательно того, какие регистры стоит называть «удобными флагами».

При первом подходе утверждается, что любой регистр, позволяющий производить регистрацию судов иностранным судовладельцам, — это «удобный флаг» [1]. Как правило, такие источники резко негативно высказываются о подобной практике и указывают на негативные последствия, такие как низкие зарплаты моряков, социальная незащищенность [3], благоприятные условия для отмывания денег и

коррупции, слабый контроль со стороны государства флага либо полное его отсутствие, незаконный, несообщаемый и нерегулируемый рыбный промысел (далее — ННН-промысел) [URL <https://www.researchgate.net/publication/353342299>]. Также для таких статей характерны ссылки на работы прошлого века и основной упор на вопросы защиты прав моряков [2].

Плюсом этого подхода является обращение внимания на ряд проблем в современном торговом мореплавании. Действительно существует и ущемление прав моряков, и проблема недостаточного контроля со стороны государства флага, которая приводит к несоблюдению стандартов по безопасности и экологии, а также к ННН-промыслу [URL <https://www.researchgate.net/publication/308308749>].

Главным минусом этого подхода является противоречивость в определении того, какие флаги являются «удобными». Как правило, в этих источниках дают примеры стран с «удобным флагом». Чаще всего это Антигуа и Барбадос, Багамы, Белиз, Бермуды, Вануату, Каймановы острова, острова Кука, Кипр, Гибралтар, Гондурас, Ливан, Либерия, Мальта, Монголия, Маршалловы острова, Маврикий, Нидерландские Антильские острова, Панама, Сент-Винсент и Гренадины, Шри-Ланка, Тувалу. Но в этих списках отсутствует ряд регистров (реестров), которые также предоставляют возможность пользования своим флагом иностранным судовладельцам. Среди неуказанных регистров: Сингапур «*The Singapore Registry of Ships*», Гонконг «*The Hong Kong Shipping Register*», остров Мэн «*Isle of Man Shipping Registry*», Мадейра «*Madeira International Shipping Register*» (автономный регион Португалии), Норвегия «*Norwegian International Ship Register*». Эти регистры объединяет высокая доля иностранных судовладельцев, а также то, что все они входят в топ-35 флагов по суммарному тоннажу [URL <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>], а значит не могли быть пропущены по причине незначительной доли в мировом флоте. Вышеуказанные регистры никогда не появляются в списках удобных флагов, несмотря на то что они являются ориентированными на иностранных судовладельцев и предоставляют пониженные налоговые ставки и сборы, а также иные преференции для их привлечения, т.е. со всех сторон подходят под общепринятое определение «удобного флага». Более того в некоторых исследованиях эти регистры противопоставляются «удобным флагам» [1].

Возможная причина заключается в устаревшем подходе. В 1960-х гг. «удобными флагами» называли все регистры, позволяющие регистрацию судов иностранным судовладельцам, и для всех таких регистров были характерны указанные выше негативные последствия: эти страны не участвовали в международных конвенциях, не осуществляли контроль за своими судами, закрывали глаза на незаконную деятельность и в целом имели плохую репутацию. На тот момент еще не появились так называемые «вторые регистры».

Как уже мы говорили выше, на сегодняшний день ситуация сильно отличается, государства флага с крупнейшими регистрами, в первую очередь Либерия, Панама и Маршалловы острова, ратифицировали все основные конвенции со всеми последними поправками, а также имеют развитую инфраструктуру, позволяющую осуществлять контроль за своими судами по всему миру. Это не означает что все государства флага стали добросовестно исполнять свои обязанности, для некоторых флагов ситуация осталась прежней, но теперь все не так однозначно, как раньше. К сожалению, на сегодняшний день в отечественной научной литературе применяется только этот устаревший подход к данной проблеме [URL <https://www.researchgate.net/publication/353342299>].

При втором подходе авторы избегают называть регистры «удобными флагами» или же напрямую призывают отказаться от этого термина полностью, заменив его на «открытый регистр» [URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X19306372?via%3Dihub>]. Как правило, такие источники описывают позитивные последствия этого явления, такие как снижение налоговой нагрузки на бизнес, свобода предпринимательства, дополнительный источник дохода для развивающихся стран. Например, налоги и прочие выплаты, получаемые Либерией за счет регистрации судов, составляют примерно 25% от суммарного годового дохода страны [URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X19306372?via%3Dihub>]. Авторы этих статей иногда называют эту практику «флагом необходимости», говоря о том, что судоходному бизнесу приходится искать налоговые убежища из-за слишком высоких налогов и ограничений со стороны национальных флагов.

Основным плюсом этого подхода к вопросу «удобного флага» является обращение внимания на другую сторону этой практики. Как правило, в научной литературе практика применения «удобного флага» описана односторонне, и этот подход позволяет более полно раскрыть вопрос. Авторы, применяющие этот подход, как правило, проводят анализ этой практики с целью улучшения законодательства своего государства для того, чтобы сделать свой флаг более привлекательным, либо борются с устаревшим подходом к конкретным флагам, обращая внимание на изменения в современной практике торгового мореплавания. Как правило, этот подход используют ученые из стран, которые хотели бы развивать услуги по предоставлению своего флага, например, Бангладеш [URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X19306372?via%3Dihub>] и Пакистан [URL <https://www.researchgate.net/publication/337965649>].

Главными же минусом этого подхода является игнорирование проблем, вызванных практикой применения «удобного флага». При таком подходе учитываются только интересы судовладельцев и государств флага, но

закрываются глаза на интересы моряков и других государств, которые могут пострадать от ННН-рыболовства и загрязнения окружающей среды [URL <https://www.researchgate.net/publication/353342299>]. По факту такой подход, хотя и использует более свежие факты, он является другой крайностью предыдущего, и точно так же отражает лишь часть реальной картины.

Третий подход описывает «удобный флаг» как разновидность «открытого регистра. При этом «открытый регистр» будет называться «удобным флагом», только если он будет использоваться в незаконных целях [URL

https://www.researchgate.net/publication/342978014_Assessment_on_Ship_Inspections_for_the_Shops_Registered_Under_Flag_of_Convenience_and_Detentions_by_Port_State_Control_A_Case_of_International_Major_Maritime_Countries_2015_-_2018]. К государствам флага, которые добросовестно исполняют свои обязанности согласно ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву не применяют понятие «удобный флаг». «Удобными флагами» называют лишь регистры государств, которые недобросовестно исполняют свои обязанности, что приводит к характерным негативным последствиям. Такие источники как правило описывают позитивные последствия «открытых регистров», но при этом указывают на риск становления такого регистра «удобным флагом» со всеми последующими за этим негативными последствиями.

Главным плюсом этого подхода является актуальность используемых данных, а также совмещение положительных качеств двух предыдущих мнений о практике регистрации судов под иностранным флагом. При совмещении плюсов одновременно устраняется главный минус вышеуказанных подходов, а именно односторонность взглядов на последствия и учет интересов только части участников процесса.

Делить последствия на однозначно позитивные и негативные не представляется возможным, потому что в данных правовых отношениях участвует несколько действующих лиц, каждое из которых имеет свои интересы, и зачастую позитивные последствия для одной стороны будут негативными для другой. Например, право нанимать моряков из стран с низким доходом приводит к общему снижению зарплат в отрасли, а также к повышенной конкуренции и необязательности поддерживать хорошие условия проживания на борту. Это ущемляет права моряков, но дает конкурентные преимущества судовладельцам, а также повышает привлекательность реестра, что дает дополнительный доход в бюджет государства флага.

Минусом этого подхода является отсутствие единых общепризнанных критериев, позволяющих различить «удобные флаги» и другие разновидности «открытых регистров». Но работа над созданием таких оценочных систем ведется. Примерами такого анализа можно назвать «*Excess Factor*» Парижского Меморандума и «*FOC rank*» (ранг удобного

флага), опубликованный в научном журнале «*Marine Policy*» [URL <https://www.researchgate.net/publication/335715569>]. Также рационально проводить анализ законодательства стран, предоставляющих услуги регистрации судов под своим флагом иностранцам, чем больше пробелов и чем ниже требования по технической и экологической безопасности, а также социальной защищенности моряков, тем выше шанс того, что это «удобный флаг».

Заключение

На основе анализа истории и развития практики регистрации судов под флагом, отличным от гражданства судовладельца, а также с учетом развития подходов к этому вопросу у отечественных и зарубежных авторов можно вывести следующее определение «удобного флага».

Удобный флаг — это разновидность открытого регистра с отличительной чертой, которой является недобросовестное либо неэффективное исполнение государством флага своих обязательств по контролю.

И так как неисполнение государством своих обязанностей согласно ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву приводит к несоответствию судов международным нормам безопасности и иными нарушениям, в зарубежной научной литературе «удобные флаги» иногда называют «темной стороной» открытых регистров [1].

Именно этот подход к определению «удобного флага» является наиболее прогрессивным. Он наиболее полно отражает текущее положение на рынке регистрации морских судов, а также дает критерий, отличающий «удобный флаг» от других явлений природы, например, от «второго регистра». Для выявления регистров, подпадающих под определение «удобного флага», разумно применять коэффициенты доверия, основанные на результатах проверок государственным портовым контролем, соотношении резидентов и нерезидентов среди судовладельцев, уровня коррупции [URL <https://www.researchgate.net/publication/335715569>], а также проводить анализ законодательства стран, чем больше пробелов и чем ниже требования по технической и экологической безопасности, тем выше шанс того, что это «удобный флаг». Такое разделение позволит более эффективно бороться с «удобными флагами» путем избирательных ограничений в сторону таких флагов.

Литература

1. Fossen, A. Flags of Convenience and Global Capitalism / A. Fossen // *International Critical Thought*. — 2016. — Vol. 6(3). — P. 359—377.
2. Бекашев, Д. К. Понятие «удобного» флага в международном морском праве / Д. К. Бекашев // *Морское право и страхование*. — 2021. № 2. — С. 6—16.

References

1. Fossen, A. Flags of Convenience and Global Capitalism / A. Fossen // International Critical Thought. —2016. — Vol. 6(3). — P. 359—377.
2. Bekyashev, D. K. Ponyatiye «udobnogo» flaga v mezhdunarodnom morskome prave [The concept of a “flag of convenience” in international maritime law] / D. K. Bekyashev // Morskoye pravo i strakhovaniye. —2021. № 2. — S. 6—16.