

Глава 3. ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКОГО СУДНА

1. Правовое понятие судна

В большинстве международных морских конвенций отсутствует понятие судна. В иных же оно хотя и приводится, но не имеет универсального характера, а подчинено исключительно целям и задачам той или иной конвенции. Так, в соответствии со ст. 1 Международной конвенции о спасании 1989 г. судно означает любое судно или плавучее средство либо любое другое сооружение, способное осуществлять плавание. Следовательно, согласно положениям Конвенции судном может являться самый широкий круг сооружений, способных плавать и соответственно быть потенциальными объектами спасания. Так, в этом случае к судну, например, могут быть отнесены и морские буровые установки. Интересно в этой связи отметить, что согласно положениям Конвенции о международной спутниковой связи 1976 г. (ИНМАРСАТ) определение судна включает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, в частности, непостоянно закрепленные платформы (ст. 3).

Ещё дальше в этом плане пошла Международная конвенция по предотвращению с судов — МАРПОЛ-73/78, которая определяет судно, как эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы (ст. 2). То есть по смыслу Конвенции даже стационарная плавучая платформа, т.е. жестко закрепленная к морскому дну, может являться судном, и на эту платформу соответственно распространяются все требования Конвенции, касающиеся в первую очередь предотвращения загрязнения морской среды.

Согласно Правилу 3 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72) слово "судно" означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде. Таким образом, с точки зрения МППСС-72 и суда на воздушной подушке, и гидросамолеты, нахо-

Chapter 3. LEGAL STATUS OF A SEA-GOING VESSEL

1. Legal concept of a vessel

There is no concept of a vessel in most international marine conventions. Others may have it but they do not bear a universal character and they obey solely the goals and objectives of one or another convention. Thus, according to Article 1 of the International Convention on salvage of 1989, a "vessel" means any watercraft or floating vessel, or any other construction which is able to sail. Therefore, according to the provisions of the Convention, the widest range of constructions capable of sea-going, and thus being potential subjects to be rescued, may be referred to a vessel. If so, the drilling rigs can be regarded as vessels as well. In connection with this, it is interesting to note that, pursuant to the Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) of 1976, the definition of a vessel includes every type of vessels operated in marine environments, specifically, non-permanently fixed platforms (Article 3).

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78) went even further in this matter and defined a vessel as a watercraft of any type, operated in marine environments and including submarine vessels, floating equipment, and also stationary and floating platforms (Article 2). That is, in the sense of the Convention, even a stationary floating platform which is fixed securely to the sea bottom may be regarded as a vessel, and all the requirements of the Convention, concerning in the first place the prevention of pollution of marine environments, apply consequently to that platform.

According to the Rule 3 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1972 (COLREGs-72), the word "vessel" means all the kinds of floating vessels, including non-displacement ships and hydroplanes which are used, or can be used, as a sea-going transport. Thus, from the point of view of the COLREGs-72, both air-cushion vehicles and hydroplanes while being on sea surface are regarded as vessels

дящиеся на морской поверхности, рассматриваются как суда, которые должны соблюдать безопасную скорость, предпринимать установленные действия для предупреждения столкновения, нести предписанные огни и знаки, подавать при необходимости соответствующие звуковые и световые сигналы и т.д.

Под понятие "морские суда" по смыслу Женевской конвенции о международном режиме морских портов 1923 г. подпадают все суда, принадлежащие по праву собственности государству или частным лицам или управляемые ими, за исключением военных кораблей или судов, служащих для выполнения полицейских и административных функций, либо рыболовных судов.

Наряду с многосторонними международными соглашениями понятие судна раскрывается и в двусторонних соглашениях. Наиболее узкое понятие судна содержится, например, в Соглашении между Правительствами РФ и США по морскому транспорту (Санкт-Петербург, 20 июня 2001 года). Согласно ст. 1 под судном понимается любое судно, зарегистрированное на территории государства Стороны и плавающее под его флагом в соответствии с его законодательством и используемое для коммерческого морского судоходства и / или учебных целей торгового флота. Судами, согласно Соглашению, не являются:

военные корабли, как они определены в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года;

суда, выполняющие гидрографические, океанографические, метеорологические исследования или исследования магнитного поля Земли в гражданских целях;

рыболовные суда, исследовательские рыболовные суда или вспомогательные рыболовные суда;

спортивные суда и прогулочные суда.

В соответствии с Соглашением между Правительствами РФ и Греческой Республики о торговом судоходстве от 6 декабря 2001 г. термин "судно" означает любое судно, внесенное в судовой реестр соответствующей Стороны и плавающее под флагом ее государства. Одна-

which must stick to safe speed limits, undertake the established actions to prevent collisions, bear prescribed lights and marks, and give if needed appropriate light and sound signals, etc.

Within the meaning of the Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports of 1923, the concept of "sea-going crafts" includes all the ships belonging by right of ownership to a state or a private person, or controlled by them, except warships or the ships that perform police and administrative services, or fishing boats.

Along with the plurilateral international agreements, the concept of a "vessel" is disclosed in bilateral agreements. The narrowest notion of a vessel is contained, for example, in the Agreement on Maritime Transport between USA and Russia (St. Petersburg, 20.06.2001). According to its Article 1, a vessel is defined as any vessel registered on the territory of a Party and flying its flag under its legislation and used for merchant maritime navigation and/or for the educational purposes of merchant marine. According to the Agreement, the following are not considered to be the vessels:

warships, as defined in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982;

ships performing hydrographic, oceanographic, meteorological researches or studies of the Earth's magnetic field for civilian purposes;

fishing vessels, research fishing vessels or auxiliary fishing vessels;

sports vessels and pleasure crafts.

According to the Agreement between the Governments of the Russian Federation and the Hellenic Republic about trade navigation of December 06, 2001, the term "vessel" means any vessel entered in the register of ships of the relevant Party and flying the flag of its state.

ко этот термин не включает военные корабли и другие государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях; научно-исследовательские суда; морские спортивные и прогулочные суда. Таким образом, понятие судна здесь также достаточно узкое и относится лишь к частновладельческим судам.

Согласно Соглашению между Правительствами РФ и Китая о сотрудничестве в области морского судоходства от 27 мая 1994 г. под термином судно понимается любое морское транспортное судно, внесенное в судовой реестр Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли. Здесь мы имеем дело с более широким понятием судна, которым, в частности, охватываются в том числе и государственные суда, за исключением военных кораблей.

В соответствии со ст. 7 КТМ РФ 1999 г. под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. В свою очередь под торговым мореплаванием в Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для:

перевозок грузов, пассажиров и их багажа;

промысла водных биологических ресурсов;

разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;

лоцманской и ледокольной проводки;

поисковых, спасательных и буксирных операций;

подъёма затонувшего в море имущества;

гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ;

санитарного, карантинного и другого контроля;

защиты и сохранения морской среды;

However, this term does not include the warships and other public ships operated in non-commercial purposes: research vessels; sea sports vessels, and pleasure crafts. Thus, the concept of a vessel is rather narrow here too, and also belongs to only privately owned ships.

According to the Agreement between the Governments of the Russian Federation and China on Cooperation in Sea Navigation of May 27, 1994, a vessel is understood as any sea transport vessel entered in the ship register of the Party and flying its flag. However, this term does not include warships. We are dealing here with a broader concept of a vessel, including, more specifically, governmental ships, except warships.

In accordance with Article 7 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation of 1999 (MSC), a vessel is understood as a self-propelled or non-propelled floating construction which is used for trade navigation. In its turn, the trade navigation is defined in the Code as the activity associated with the use of the vessels for the following goals:

transportation of goods, passengers, and their luggage;

trade of water biological resources;

exploring and working of mineral and other lifeless resources of a seabed and its subsurface resources;

pilotage and icebreaker assistance;

search, rescue and tow operations;

salvaging of sunken property;

hydrotechnical, underwater and technical and other similar works;

sanitation, quarantine and other control;

protection and preservation of marine environment;

проведения морских научных исследований;

учебных, спортивных и культурных целей;

иных целей (ст. 2).

Нетрудно видеть, что перечень целей, для которых используется "плавучее сооружение", не имеет существенного значения для выяснения содержания понятия судна, поскольку он не является исчерпывающим, т.к. судно может считаться плавучее сооружение, используемое и для иных целей. Очевидно, что назначение перечня состоит главным образом в том, чтобы охарактеризовать основные цели, для которых может быть использовано судно в процессе торгового мореплавания. Независимо от целей использования судов, в общем Кодекс устанавливает для них единый правовой режим. Единственное условие — эти цели должны вытекать из торгового мореплавания. Таким образом, решающее значение для определения понятия судна в КТМ имеет его квалификация как плавучего сооружения. Прежде всего судно может быть признано только сооружение, т. е. искусственно и целенаправленно созданный объект, другими словами говоря творение рук человеческих. Во-вторых, такое сооружение должно быть плавучим, т.е. предназначенным для плавания, а не только плавающим в данный момент. Не может быть признано судном имущество, которое случайно оказалось плавающим в море, но по своему назначению для этого не предназначено. Равным образом, как это вытекает из КТМ, не могут считаться судами сооружения, которые находясь в море, не являются плавучими, к примеру, жестко закреплены на морском дне (искусственные острова, установки, нефтяные вышки и т.п.).

Квалификация плавучего сооружения как судна не может быть исчерпана только изложенными выше соображениями. При этом также необходимо учитывать и определенную совокупность юридических признаков, присутствующих именно судну. К таковым относятся:

флаг, олицетворяющий собой национальность судна;

название и/или номер, позволяющие идентифицировать судно;

conducting of marine research;

educational, sporting, and cultural goals;

other goals (Article 2).

It is not difficult to see that the list of the goals for which the term "floating construction" is used, does not matter much as it is not exhaustive: a vessel used for other purposes may be regarded as a floating construction as well. Obviously, the destination of the list consists primarily in describing main purposes, the ships can be used for, during merchant shipping. Irrespective of the goals of the ships' use, the Code in general establishes for them a unified legal regime. The only condition is that these goals must follow from the merchant shipping. Therefore, of critical importance for defining the term "vessel" in the Code is its qualification as a floating construction. First of all, only the construction (i.e. artificially and purposefully created entity, or, in other words, man-made creation) can be recognized as a vessel. Secondly, such a construction must be destined for floating, and not only be floating at a given moment. A property, which turned out to be floating in the sea by chance but not designed for that, cannot be recognized as a vessel. Equally, as it follows from the Code, the constructions which, while being in the sea, are not floatable, for instance, being attached to the sea bottom (artificial islands, erections, oil derricks, etc.) cannot be recognized as a vessel.

Qualification of the floating construction as a vessel cannot be exhausted only by the above-mentioned considerations. At that, certain set of juridical signs relating to just a vessel should be taken into consideration as well. These are:

flag embodying the vessel's nationality;

name and/or number to identify a vessel;

определенный порядок регистрации судна и выдачи соответствующих судовых документов, отражающих государственный надзор за судном;

наличие должным образом укомплектованного экипажа, соответствующего международным и национальным требованиям в части квалификации и здоровья.

2. Государственный флаг судна

Согласно ст. 91 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Судно должно плавать под флагом только одного государства, в противном случае согласно ст. 92 Конвенции оно приравнивается к судам, не имеющим национальности. Это в свою очередь дает, например, право любому военному кораблю, встретившему такое судно в открытом море, в соответствии со ст. 110 Конвенции 1982 г. подвергнуть его осмотру.

В соответствии с положениями КТМ РФ судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом РФ, имеет национальность РФ и обязано нести Государственный флаг России.

На основании ст. 1 федерального конституционного закона "О государственном флаге РФ" от 25 декабря 2000 г. государственный флаг РФ является официальным государственным символом РФ и представляет собой прямоугольное полотнище из трех равновеликих горизонтальных полос: верхней — белого, средней — синего и нижней — красного цвета с отношением ширины флага к его длине 2:3.

Государственный флаг РФ поднимается на:

судах, внесенных в один из реестров судов РФ, — в качестве кормового флага;

буксирных судах, ведущих другие суда или плоты, — на носовом флагштоке или гафеле. Судно, плавающее под государственным или национальным флагом иностранного государства, должно при плава-

specified procedure of registration of a vessel and issuance of appropriate vessel's documents reflecting a state surveillance on the vessel;

availability of properly manned crew corresponding to international and national requirements in part of qualification and health.

2. State flag of the vessel

According to Article 91 of the UN Convention on the Law of the Sea of 1982, vessels have the nationality of the state whose flag they have the right to fly. A vessel should fly the flag of only one state, otherwise, according to Article 92 of the Convention, it is equated to the vessels which do not have a nationality. It in turn gives a right, for example, to any warship which met such a vessel in the high sea to board it, according to Article 110 of the Convention.

In accordance with the provisions of the MSC, the vessel, enjoying the right to fly the flag of the Russian Federation, has the nationality of the Russian Federation and must fly its flag.

On the basis of Article 1 of the Federal Constitutional Law on National Flag of the Russian Federation of December 25, 2000, the National flag of the Russian Federation is an official state symbol of the Russian Federation and represents a rectangular panel from three equal horizontal strips: top — white, average — dark blue and bottom — red color. The ratio of width of the flag to its length is 2:3.

The State Flag of the Russian Federation is hoisted on the following vessels:

vessels entered into one of the records of vessels of the RF — as an ensign;

tugboats piloting other vessels or rafts — on the bow flagstaff or gaff. The vessel flying the flag of a foreign state, while floating in the inland waters of the RF or during standing in a port of the RF, in addition to its own flag,

нии во внутренних водах РФ либо во время стоянки в порту РФ в дополнение к своему флагу поднимать и нести в соответствии с международными морскими обычаями также Государственный флаг РФ;

судах, зарегистрированных в реестре судов иностранного государства и предоставленных в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру), которым в соответствии с КТМ РФ временно предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ;

военных кораблях и судах — в соответствии с Корабельным уставом;

вспомогательных судах ВМФ, используемых как российские суда заграничного плавания для выполнения работ за пределами РФ, — в качестве кормового флага.

Государственный флаг РФ поднимается на судне после получения свидетельства на право плавания под флагом РФ. День первого подъема флага считается судовым праздником, который ежегодно отмечается на борту судна.

Государственный флаг поднимается ежедневно в 8 ч утра и спускается с заходом солнца. Однако, он может подниматься ранее 8 ч утра и не спускаться после захода солнца при условии его видимости, при входе судна в порт и при выходе его из порта, а также при встрече в море с военными кораблями и судами, плавающими под Государственным флагом РФ, до расхождения с ними.

В траурные дни Государственный флаг РФ держится приспущенным до половины мачты.

При встрече с военным кораблем судно приветствует его однократным приспусканием Государственного флага.

3. Проблема "удобных" флагов

Конвенция 1982 г. требует наличия реальной связи между государством и судном, несущим его флаг. Реальная связь (genuine link) между судном и государством, в котором оно зарегистрировано,

should hoist and fly the flag of the RF according to international maritime usage;

vessels entered into the record of a foreign state and provided for use and possession to a Russian charterer under the bare boat charter, to which the right to fly the flag of the RF is temporarily given according to the MSC;

war ships and vessels — in accordance with the Navy Regulations;

auxiliary vessels of the Navy used as the Russian vessels for foreign navigation to perform works abroad — as an ensign.

The Flag of the RF is hoisted on a vessel after receiving a certificate of the right to fly the flag of the RF. The day of the first raising of the State Flag is deemed the ship's holiday and is celebrated annually.

The State Flag is hoisted every day at 08:00 and is lowered at sunset. However, it may be hoisted before 08:00 and not be lowered after sunset on condition of its visibility, when the ship is entering or leaving a port, and when meeting at sea the warships and vessels flying the flag of the RF, before passing them.

In the days of mourning, the State flag of the Russian Federation is kept half-mast.

When meeting a warship, the vessel salutes it by lowering the State flag to half-mast.

3. The "flag of convenience" problem

The Convention of 1982 requires the presence of a genuine link between a state and the vessel flying its flag. The genuine link between a vessel and the state in which that vessel is registered

стрировано, означает, что такая регистрация носит не просто формальный характер, а государство флага судна реально осуществляет свою юрисдикцию и контроль над указанным судном.

На основании положений Конвенции ООН об условиях регистрации судов 1986 г. можно выделить следующие критерии реальной связи.

Это, во-первых, участие государства, либо его физических или юридических лиц в собственности на судно.

Во-вторых, это обязанность государства регистрации устанавливать требования, согласно которым определенную часть экипажа будут составлять граждане этого государства.

В-третьих, обеспечивается должное управление судами. Так, согласно ст. 10, государство регистрации до включения судна в регистр обеспечивает, чтобы на его территории были создана и/или имела свой главный офис соответствующая судоходная компания либо находилось физическое или юридическое лицо, должным образом учрежденное или зарегистрированное в государстве флага и уполномоченное действовать от имени и в интересах судовладельца и отвечать по всем его обязательствам.

В-четвёртых, обеспечивается идентификация и подотчетность судовладельцев и операторов судов, что в свою очередь гарантируется соблюдением условий, касающихся самого регистра судов (ст. 11).

Несмотря на известный прогресс Конвенция 1986 г. все же не сняла всей проблемы в целом, заключающейся в том, что продолжает существовать практика так называемого "удобного" флага (flag of convenience).

История "удобного" флага вкратце такова. Ещё во время первой мировой войны Панама, а позднее Гондурас приняли законы об условиях регистрации иностранных торговых судов, позволявшие обойти конкурентов под национальными флагами развитых государств. Достигалось это путем упрощения, а зачастую и преднамеренного занижения требований в

means that such a link is not a mere formality, and the state of the ship's flag really exercises its jurisdiction and control over the mentioned vessel.

Basing on the provisions of the UN Convention on Conditions for Registration of Ships of 1986, we can single out the following criteria of the genuine link:

First, participation of a state or its natural or juridical persons in the ownership of the vessel.

Second, the obligation of the state of registration to set forth the requirements that a certain part of the ship's crew should be the citizens of that state.

Third, due management of the vessels is ensured. Thus, according to Article 10, the state of registration, before including the vessel in the registry, provides that a relevant shipping company is created or has its main office on its territory, or a natural or juridical person, properly founded or registered in the flag's State and authorized to act on behalf and in interests of the ship-owner and to answer for all his obligations, resides on its territory.

Fourth, the identification and accountability of ship-owners and disponent owners are guaranteed, which in turn are guaranteed by observation of the conditions relating to the register of ships itself (Article 11).

Despite a certain progress, the Convention of 1986, however, has not solved a problem in general, which is that the practice of so-called "flag of convenience" still exists.

The history of the "flag of convenience" in brief is as follows. Back during the World War I, Panama, and later Honduras, adopted the laws on conditions of foreign trade vessels registration allowing these states to bypass their competitors which fly national flags of the developed states. It was reached by simplification, and often by deliberate lowering requirements in social and labor spheres and in taxation.

социально-трудовой сфере и налогообложении.

Перечисленные "удобства" и добавившиеся позднее другие послабления оказались настолько привлекательными для иностранных судоходных компаний, что в послевоенные годы практика регистрации под "удобными" флагами получила особенно широкое распространение. Активные выступления профсоюзов, судовладельцев развитых государств против политики "удобных" флагов оказались безуспешными.

Сегодня масштабы использования "удобных" флагов в мире достигли рекордного уровня: под ними зарегистрированы уже более половины всех судов мирового торгового флота.

К числу государств, предоставляющих "удобный" флаг (иногда их называют странами открытой регистрации) в настоящее время, в частности, относятся: Антигуа и Барбуда; Багамские острова; Барбадос; Белиз; Бермудские острова; Каймановы острова; Коста-Рика; Кипр; Джибути; Гибралтар; Гондурас; Либерия; Люксембург; Мальта; Маршалловы острова; Маврикий; Нидерландские Антиллы; Панама; Сингапур; Шри Ланка; Сент-Китс и Невис; Сент-Винсент и Гренадины; Тарк и Кайкос; Вануату.

Основные причины сохранения "удобного" флага в практике торгового мореплавания следующие:

продажа национального регистра является одним из важнейших источников пополнения государственного бюджета. Так, Панама ежегодно зарабатывает на своем регистре около 40 млн. долл., Кипр — 22 млн., Багамские острова — 15 млн., Мальта — 6 млн., Вануату — 2 млн.;

для судовладельцев в странах с высокими налогами перевод судов под "удобный" флаг является "налоговым раем", поскольку в странах открытой регистрации некоторые налоги вообще отсутствуют, а имеющиеся несопоставимо низки;

мягкие технические требования к судам. К примеру, Сент-Винсент и Гренадины называют "мусорным ящиком" мирового торго-

The listed "conveniences" and other easements turned out to be so attractive for the foreign shipping companies that, in the post-war years, the practice of registration under the flags of convenience became widespread. Active protests of the trade unions and shipowners from developed states against the policy of the "flags of convenience" were unsuccessful.

At present, the use of the "flags of convenience" in the world has reached its highest level: more than half of all mercantile marine vessels in the world are registered under them.

The states granting the "flag of convenience" (those states are called "states of open registration" sometimes) specifically include: Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda, Cayman islands, Costa Rica, Cyprus, Djibouti, Gibraltar, Honduras, Liberia, Luxembourg, Malta, Marshall Islands, Mauritius, Netherlands Antilles, Panama, Singapore, Sri Lanka, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent and the Grenadines, Tarks and Caicos Islands, Vanuatu.

The main reasons that the practice of "flag of convenience" is still remaining in the merchant shipping are the following:

the selling of a national register is one of the most important sources of supplementing a state budget. Thus, Panama annually earns from its registry about \$40 million, Cyprus — \$22 million, the Bahamas — \$15 million, Malta — \$6 million, Vanuatu — \$2 million;

for the ship-owners from the countries with high taxes, the ships' transference under the "flag of convenience" is a "tax paradise", as, in the countries of open registration, some taxes are completely absent, while those remaining are incomparably low;

mild technical requirements to the vessels. For example, Saint Vincent and the Grenadines are called a "waste bin" of the world

вого флота, так как многие судовладельцы переводят свои суда под этот регистр перед продажей на слом;

низкие требования в социальной сфере моряков, особенно, в части зарплаты моряков, продолжительности рабочего дня. Это является причиной настоящей войны, объявленной "удобным" флагам Международной Федерацией работников транспорта.

Иностранные судовладельцы часто отдают предпочтение какому-либо одному из "удобных" флагов. Так, греческие компании явно тяготеют к флагу Кипра: под этим флагом зарегистрировано более 1/3 всего греческого тоннажа. Японские компании предпочитают флаг Панамы, американские — флаг Либерии.

Следует отметить известные изменения в позиции РФ по указанному вопросу. Если СССР всегда выступал бескомпромиссным противником "удобного" флага, то РФ приобщила к практике его использования и сейчас Россия находится в середине списка ведущих стран мира по масштабам использования "удобных" флагов. Основной причиной использования "удобного флага" российскими судовладельцами является несовершенство финансово-кредитной системы в стране и непомерно высокие проценты за кредит. Судовладельцы вынуждены производить обновление существующего флота за счет западных кредитов под залог имеющихся и приобретаемых судов. Обязательным требованием западных кредиторов в этом случае является регистрация закладываемых судов под иностранным флагом и передача функций управления опытным западным компаниям.

4. Название судна

Одним из неотъемлемых атрибутов судна является его название. Присвоение судам названия вызывается необходимостью индивидуализации каждого судна. Согласно КТМ РФ название должно иметь каждое судно, которое вносится в Государственный судовой реестр или судовую книгу.

Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в

mercantile marine because many ship-owners transfer their vessels under that registry before selling them for scrapping;

low requirements to the social sphere of sailors, chiefly in part of their wages and work day duration. That is the reason of a real war declared by the International Transport Workers' Federation to the "flags of convenience".

Foreign ship-owners often prefer a single "flag of convenience". Thus, Greek companies incline to the flag of Cyprus: more than 1/3 of all the Greek shipping facilities are registered under this flag. Japanese companies prefer Panama's flag, and American ones -- the Liberian's.

Certain changes in the position of the RF on the mentioned issue should be noted. While the USSR was a firm opponent of the "flag of convenience", the RF joined the practice of using it, and now, the RF is positioned in the middle of the list of the countries in this regard. The main motive to use the "flag of convenience" by Russian ship-owners is an imperfection of the country's finance and credit system and excessively high interests on credits. The ship-owners have to renew their existing fleet by means of western credits on security of the vessels in their possession and of those being acquired. In these cases, an essential condition of the western creditors is registration of the pledged vessels under a foreign flag and delegating the management to experienced western companies.

4. Name of the vessel

An integral part of any vessel is its name. Assigning the vessels names comes from the need of their identification. According to the MSC, every vessel must have a name, which is entered into the National Shipping Register or the ship's logbook.

A name is assigned to a vessel by its owner in the order established by the federal executive body in the field of transport in coordination

области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований.

Каждому судну присваивается также позывной сигнал. Кроме того, в зависимости от технической оснащенности судна ему присваиваются идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

Порядок присвоения судну позывного сигнала устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области связи, порядок присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой станции уполномоченной организацией в области электро-радионавигации и спутниковой связи.

5. Государственная регистрация судна

С правом плавания судна под флагом того или иного государства тесно связана его регистрация. Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. каждое государство самостоятельно определяет условия регистрации судов на его территории.

Вместе с тем согласно Конвенции ООН об условиях регистрации судов 1986 г. государство регистрации должно учредить регистр судов, плавающих под его флагом, в который вносятся, в частности, такие сведения, как название судна, его предыдущее название и регистрация, порт приписки, позывные, название судостроительной компании, место и год постройки судна, описание основных технических характеристик судна и т.д.

Прежде чем внести судно в свой регистр судов, государство должно убедиться в аннулировании предыдущей регистрации.

Согласно КТМ РФ именно с момента регистрации судна в одном из реестров судов РФ

with the federal executive body in the field of fishery and other concerned federal executive bodies.

The vessel's name may be changed when the ownership rights are transferred or where there are reasonable grounds for this.

To every vessel a call signal is also assigned. Besides, depending on the vessel's equipment, an identification number of the ship station of satellite communication and a number of the selective call of the ship station are assigned to the vessel.

The order of assigning the call signal to the vessel is established by the federal executive body in the field of communication; the order of assigning the identification number of the ship station of satellite communication is established by the authorized body in the field of electro-radio navigation and satellite communication.

5. State registration of the vessel

Closely related to the vessel's flying the flag of a state is its registration. Pursuant to the UN Convention on the Law of the Sea of 1982, each state independently determines the conditions of registration of vessels on its territory.

At the same time, according to the UN Convention on Conditions for Registration of Ships of 1986, a state of registration has to establish the register of ships flying its flag, in which, among other things, information about the name of the vessel, its previous name and registration, port of documentation, call signals, name of ship-building company, place and year of construction of the vessel, description of the main technical characteristics of the vessel, etc. is entered.

Before the vessel is entered in its register of ships, the state should make sure of a previous registration cancelation.

According to the MSC, it is just from the time of the vessel's registration in one of the registers

судно приобретает право плавания под Государственным флагом РФ.

В соответствии со ст. 33 КТМ РФ судно подлежит регистрации в одном из следующих реестров судов РФ:

Государственном судовом реестре;

судовой книге;

бербоут-чартерном реестре.

В Государственном судовом реестре регистрируются суда, технический надзор за которыми осуществляется органами технического надзора и классификации судов, например, Российским морским регистром судоходства.

Суда, технический надзор за которыми осуществляется другими органами (например, Государственным комитетом РФ по физической культуре, спорту и туризму или Государственной инспекцией по маломерным судам РФ Министерства природных ресурсов РФ), регистрируются в судовых книгах.

Иностранное судно, зафрахтованное по бербоут-чартеру, которому временно предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ, должно быть зарегистрировано в бербоут-чартерном реестре.

of ships of the RF, the vessel acquires the right to fly the state flag of the RF.

Under article 33 of the MSC, the vessel shall be subject to registration in one of the following registers of ships of the RF:

State Register of Ships;

ship logbook

bare-boat charter register.

In the State Register of Ships are entered the vessels, engineering supervision over which is exercised, for instance, by the Russian maritime register of shipping.

The vessels, engineering supervision over which is exercised by other bodies (e.g. RF State committee on physical culture, sport and tourism, or RF State inspectorate for small-size vessels of the Ministry of natural resources) are registered in the ship logbooks.

The foreign vessel under bare-boat charter, entitled to fly the RF state flag should be registered in the bare-boat register.