

УДК 342.1/8

КРИЛОВ М. А.,
аспірант кафедри міжнародного права та міжнародних відносин
Національного університету «Одеська юридична академія»

ОСОБЛИВОСТІ ДИПЛОМАТИЧНОГО ЗАХИСТУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ МОРСЬКОГО СУДНА

Анотація. Звичайною вимогою до здійснення дипломатичного захисту державою є наявність громадянства в особи, якій такий захист надається. Як виняток, відповідно до загальновизнаної міжнародної практики дипломатичний захист може надаватися державою іноземним громадянам, які є членами екіпажу судна, що плаває під прапором цієї держави. Виникнення практики здійснення державою прапора захисту моряків-іноземців можна пояснити презумпцією того, що всі моряки на борту корабля є громадянами держави прапора, а також відсутністю в низці випадків достовірної та ґрунтовної документації щодо членів екіпажу судна. Визнання такої практики є набагато простішим і ефективнішим засобом захисту всіх членів екіпажу, ніж вимога, щоб держави громадянства членів екіпажу заявляли окремі претензії від імені своїх громадян.

Ключові слова: дипломатичний захист, член екіпажу, держава прапора, громадянство, моряк-іноземець.

Постановка проблеми. Інститут дипломатичного захисту є невід'ємним елементом системи міжнародного права і являє собою процес захисту державою своїх громадян у разі порушення їхніх прав протиправними діями іншої держави. Зазвичай передумовою надання дипломатичного захисту державою є наявність громадянства в особи, якій такий захист надається. Як виняток, відповідно до загальновизнаної міжнародної практики дипломатичний захист може надаватися державою іноземним громадянам, які є членами екіпажу судна, що плаває під прапором цієї держави, а також іноземним громадянам, які перебувають на службі в збройних силах цієї держави [1, с. 480].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані з дипломатичним захистом, не залишалися поза увагою юридичної науки, різним аспектам цієї проблематики присвячено роботи С. Амерасінґха, Е. Борчарда, І. Веделя, А. Вермеєр-Кюнцлі, Д. Гвоздецького, В. Єпіфанова, І. Лукашука, О. Попкової, Ш. Содікова та ін.

Метою статті є дослідження особливостей надання дипломатичного захисту членам екіпажу морського судна, підстав визнання права держави прапора на захист членів екіпажу та практики його реалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. У доктрині та практиці міжнародного права здавна визнається, що держава має повне право здійснювати захист іноземних громадян, які перебувають на службі в збройних силах держави, і іноземних громадян – членів екіпажу військових кораблів держави. Як зазначає Г. Шварценбергер, виключна юрисдикція держави над військовослужбовцями за кордоном у мирний час зробила практику держав терпимою до права на захист держави щодо військовослужбовців незалежно від їхнього громадянства [2, с. 593]. На його думку, таке право обґрунтовується насамперед національною приналежністю збройних сил або кораблів і неподільністю такого роду «корпоративного» громадянства. Проте щодо наявності подібного права на захист стосовно іноземних громадян – членів екіпажу торгових судів, на думку Шварценбергера, навряд чи можна говорити про усталену норму міжнародного права, але не можна й стверджувати, що такого права в рамках міжнародного права в держав немає взагалі.

Більш рішуче на підтримку такого права щодо захисту іноземних моряків висловлюється англійський юрист П. Уейс, який вважає, що «захист, який надається іноземним морякам, службовцям на військовому кораблі чи торговому судні, що несе прапор держави, яка надає захист, є практикою, заснованою на міжнародному звичаї і внутрішньому праві, і такий захист обмежений строком служби» [3]. Підтримує цей погляд і інший англійський дослідник А. Уоттс, який зазначає, що право держави на захист іноземців – членів екіпажів торгових суден, що плавають під її прапором, є своєрідним винятком із загального правила щодо громадянства при висуванні претензій [4].

На думку відомого американського юриста-міжнародника Е. Борчарда, категорією осіб, які необов'язково мають громадянство США, але які в той час, коли вони знаходяться на службі на американських судах, мають право на захист США, є моряки [5, с. 475]. Визнання права держави прапора здійснювати захист усіх категорій іноземних моряків на кораблях і суднах знаходить підтримку в практиці держав.

Одним із прецедентів позитивного вирішення питання про надання захисту морякам-іноземцям є справа «Маккріді (США) проти Мексики» 1868 р. У цій справі спір виник унаслідок захоплення силами Мексики корабля під американським прапором і взяття під варту його екіпажу. Відповідно до прийнятого рішення було визнане право США на захист члена екіпажу американського корабля, американське громадянство якого не було належним чином підтверджене. Розглядаючи справу, суддя висловив думку про те, що моряки, які перебувають на службі у військово-морському чи торговельному флоті під прапором, який не є їхнім власним, мають право на час такої служби на захист держави прапора, під яким вони служать.

Позитивним було й рішення у справі «Рішельє (США) проти Іспанії» 1904 р., в якій комісія з претензій прийняла за поданням США рішення на користь Рішельє, підданого Франції, який у 1872 р. заявив про намір стати

громадянином США й згодом протягом більше 20 років служив на американських торгових суднах.

Проте визнання права держави прапора на захист членів екіпажів судна незалежно від їхнього громадянства не було одностайним. Так, у справі «Шилдс (США) проти Чилі» і «Хілсон (США) проти Німеччини» Сполученим Штатам було відмовлено в задоволенні їхніх претензій щодо моряків-іноземців, членів екіпажів американських кораблів, на тій підставі, що відповідно з досягнутим компромісом США могли пред'являти претензії тільки щодо своїх громадян. Проте у справі Хілсон суддя Едвін Б. Паркер погодився з тим, що подібного роду претензії відповідно до міжнародного права цілком можуть бути пред'явлені державами [4, с. 694–695].

У 1915 р. влада Великої Британії відмовила США в задоволенні претензії щодо громадянина Німеччини Пьєпенбрінка (члена екіпажу американського судна, який заявив про своє бажання стати американським громадянином) на тій підставі, що Пьєпенбрінк на момент пред'явлення претензії все ж мав німецьке громадянство [4, с. 695].

Непослідовною щодо визнання права держави прапора на захист усіх членів екіпажу судна є й позиція США. Так, під час розгляду в 1933–1935 рр. претензії уряду Канади до уряду США щодо канадського корабля “*Im Alone*”, коли канадська сторона виступила на захист членів екіпажу, які не були громадянами Канади, представники США висловилися проти можливості пред'явлення претензій державою щодо моряків-іноземців, тим самим відкидаючи аргументи, які вони використовували раніше [6, с. 193–195].

Практика надання захисту іноземним морякам превалювала в США, на підтримку правомірності здійснення такого захисту висловлювалися й представники Британії. Положення про те, що моряки-іноземці, які є членами екіпажу італійського судна, користуються захистом італійського прапора, містилося і в італійських інструкціях [4, с. 697]. У липні 1957 р. Міністерство закордонних справ Данії доручило своїй дипломатичній місії в Каїрі звернутися до Міністерства закордонних справ Єгипту з проханням надати роз'яснення щодо обставин затримання громадянина Ізраїлю Рафі Ейллона, члена екіпажу данського корабля, який, як стало відомо, був заарештований владою Єгипту за звинуваченням у шпигунстві. Датське представництво в Єгипті звернулося до МЗС Єгипту, але ніяких пояснень від єгипетської влади не отримало. Ізраїльська сторона проінформувала про цей інцидент Раду Безпеки ООН. 15 серпня Р. Ейлон був переданий єгиптянами ізраїльській владі.

Підтримка права держави прапора на захист моряків-іноземців була висловлена в 1949 р. під час розгляду в Міжнародному суді ООН питання про відшкодування збитку, понесеного на службі ООН, суддями Хекворт і Бадаві-паша. Суддя Хекворт висловив думку про те, що повноваження держави, яка надає захист морякам-іноземцям, зумовлені особливим становищем моряків, статус яких прирівнюється до статусу громадян

[4, с. 703–704]. Суддя Бадаві в окремій думці висловив аргумент про те, що захист моряків-іноземців пов'язаний із «захистом прапора». Більше того, він висловив думку, що захист держави прапора поширюється на всіх осіб, які перебувають на судні, незалежно від їх громадянства. Сформульоване таким чином правило по суті справи не перешкоджає державі прапора здійснювати захист не тільки моряків-іноземців, але й пасажирів-іноземців.

Міжнародні арбітражні рішення не дозволяють зробити остаточний висновок щодо права держави прапора поширювати захист на моряків, які не є її громадянами, проте арбітри скоріше схилиються на користь такого права, ніж виступають проти нього. У справі Маккріді арбітр сер Е. Торнтон стверджував, що «моряки, які відбувають службу у військово-морському або торговельному флоті під прапором, який не є їхнім власним, мають право на захист прапора, під яким вони служать» [7, с. 2536].

У 1999 р. Міжнародний трибунал із морського права у справі «Saiga» виніс своє рішення, в якому надається підтримка праву держави прапора домагатися відшкодування для членів екіпажу, які не є її громадянами. Спир у цій справі виник у зв'язку із затриманням Гвінеєю судна «Saiga», коли воно забезпечувало паливом риболовецькі судна поблизу берегів Гвінеї. Судно «Saiga» було зареєстроване в Сент-Вінсенті й Гренадінах, а його капітан і екіпаж були громадянами України. На борту під час арешту перебувало також троє сенегальських робітників. Після арешту Гвінея затримала судно й екіпаж. Під час розгляду в Міжнародному трибуналі ООН із морського права (далі – МТМП) цієї справи Гвінея заперечувала проти прийнятності претензії Сент-Вінсента, зокрема на тій підставі, що потерпілі члени екіпажу не були громадянами Сент-Вінсента. Трибунал відкинув ці заперечення проти претензії й виніс рішення про те, що Гвінея порушила права Сент-Вінсента, заарештувавши й затримавши судно і його екіпаж. Трибунал розпорядився, щоб Гвінея виплатила компенсацію Сент-Вінсенту за збиток судну «Saiga» й за шкоду, заподіяну його екіпажу. Хоча МТМП розглядав цей спір насамперед як спір, пов'язаний із прямим збитком Сент-Вінсенту, аргументи Трибуналу наводять на думку про те, що він розглядав це питання і як справу відносно захисту екіпажу, у чомусь схожу з дипломатичним захистом, але в той же час відмінну від нього. Гвінея явно заперечувала проти прийнятності претензії стосовно екіпажу на тій підставі, що вона була претензією щодо дипломатичного захисту осіб, які не є громадянами Сент-Вінсента [8, с. 103]. Сент-Вінсент так само ясно наполягав на тому, що він має право захищати членів екіпажу судна під своїм прапором «незалежно від їхнього громадянства». Відкинувши заперечення Гвінеї, МТМП заявив, що Конвенція ООН із морського права не фіксує жодної різниці між громадянами й негромадянами держави прапора. Він підкреслив, що «судно, усі предмети на ньому й усі особи, які беруть участь або зацікавлені в його операціях, розглядаються як єдине ціле, пов'язане з державою прапора. Громадянство й національність цих осіб не мають значення» [8, с. 106]. Є переконливі політичні причини для того,

щоб дозволити державі прапора домагатися відшкодування для екіпажу судна. Це було визнано МТМП у справі «Saiga», коли він звернув увагу на «нестійкий і багатонаціональний склад екіпажів судів» і заявив, що великі судна «можуть мати екіпаж, що складається з осіб різної національності. Якщо кожна особа, яка несе збитки, була б зобов'язана звертатися за захистом до держави, громадянином якої така особа є, виникли б труднощі» [8, с. 107]. При цьому не слід ігнорувати практичні міркування, пов'язані з пред'явленням претензій. Набагато простіше й ефективніше, щоб одна держава домогалася відшкодування від імені всіх членів екіпажу, ніж вимагати, щоб держави громадянства всіх членів екіпажу заявляли окремі претензії від імені своїх громадян.

Висновки. Підтримка права держави прапора домагатися відшкодування для членів екіпажу судна є виправданою. Пояснити виникнення практики здійснення державою захисту моряків-іноземців можна презумпцією того, що всі моряки на борту корабля є громадянами держави прапора, а також відсутністю в низці випадків достовірної та ґрунтовної документації щодо членів екіпажів кораблів. Визнання такої практики є набагато простішим і ефективнішим засобом захисту всіх членів екіпажу, ніж вимога, щоб держави громадянства членів екіпажу заявляли окремі претензії від імені своїх громадян.

Література:

1. Brownlie I. Principles of Public International Law. / I. Brownlie. Fourth Edition. – Oxford, Clarendon Press, 1990.
2. Schwarzenberger G. International Law. / G. Schwarzenberger. Vol. 1. 3 ed. – London, Stevens and Sons Ltd., 1957.
3. Weis P. Nationality and Statelessness in International Law. 2 ed. / P. Weis. – Alphen aan den Rijn, 1979.
4. Watts A. The Protection of Aliens Seamen / A. Watts // The International and Comparative Law Quarterly, British Institute of International and Comparative Law. – London, 1958. – Vol. 7, part 4. – P. 691–711.
5. Borchard E. Diplomatic Protection of Citizens Abroad or the Law of International Claims / E. Borchard. – New York, The Banks Law Publishing Co., 1916.
6. Cuthbert J. Nationality and Diplomatic Protection / J. Cuthbert. The Commonwealth of Nations. – The Hague, A.W. Sijthoff-Leyden, 1969.
7. McCready (U.S. v. Mexico), J. Moore, International Arbitrations, Vol. 3.
8. The M/V “Saiga” (No. 2) case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) // Judgment, ITLOS Reports. – 1999. – Vol. 3.

Крылов М. А. Особенности дипломатической защиты членов экипажа морского судна

Аннотация. Обычным требованием осуществления дипломатической защиты государством является наличие гражданства у лица, которому такая защита предоставляется. Как исключение, в соответствии с общепризнанной международной практикой дипломатическая защита может предоставляться государством иностранным гражданам, которые являются членами экипажа судна, плавающего под флагом этого государства. Возникновение практики осуществления государством флага защиты моряков-иностранцев можно объяснить презумпцией того, что все моряки на борту корабля являются гражданами государства флага, а также отсутствием в ряде случаев достоверной и основательной документации в отношении членов экипажа судна. Признание такой практики является намного более простым и эффективным средством защиты всех членов экипажа, чем требование, чтобы государства гражданства членов экипажа заявляли отдельные претензии от имени своих граждан.

Ключевые слова: дипломатическая защита, член экипажа, государство флага, гражданство, моряк-иностранец.

Krylov M. Peculiarities of the diplomatic protection of crew members of a marine vessel

Summary. A common requirement for the exercise of the diplomatic protection by a state is the possession of this state's citizenship by the person to whom such protection is granted. As an exception, in accordance with a generally accepted international practice, the diplomatic protection can be provided by the state to foreign citizens who are members of the crew of a swimming under the flag of that state. The emergence of the practice of the seamen-foreigners' diplomatic protection by the state of the flag can be explained by the presumption that all seafarers aboard the ship are citizens of the state of the flag, as well as the absence in some cases of reliable and thorough documentation regarding the crew members of the vessel. Recognition of this practice is a much simpler and more effective means of protecting all crew members than requiring that the states of nationality of crew members claim separate claims on behalf of their citizens.

Key words: diplomatic protection, crew member, flag state, citizenship, alien sailor.