

## Юридически функции на държавата на флага върху борда на кораб в открито море

ас. Теодора Йовчева

*Juridical Functions to the Flag State on board the Ship in Open Sea: The paper justifies the legal nature to the ship as a "floating" state territory. It asserts that when the ship is in open sea, national legislation to the flag state has priority on its board. The text shows the different rights and duties to the captain, who exercises various governmental functions. Finally, it asserts that the ship in open sea is not only a chattel or "maritime property", but it is first of all a symbol of sovereignty to the flag state.*

**Key words:** board, captain, open sea, ship, sovereignty.

### ВЪВЕДЕНИЕ

Правната характеристика на кораба е предмет на интерес от страна на специалисти в сферата на различни правни отрасли. Разглеждан като движима вещ, обект на сделки и имуществени правоотношения, той е част от материята на вещното, облигационното, търговското, наследственото, международното частно право. От друга страна, правната теория борави и с фикцията за кораба като продължение на територията на държавата на флага, „плаваща територия на държавата на флага“ [6, с. 84; 7, с. 58-59], където за продължително време отношенията между много хора се регулират от законодателството на тази държава. В този смисъл корабът, както и въздухоплавателните и космическите обекти, които не се намират на територията на никоя държава, се разглеждат като „условна територия“ на държавата, чийто флаг носят. От тази гледна точка би могло да се потърси аналогия между кораба в открито море и суверенната държава в рамките на международната общност. И двете са ситуирани в средата на международното пространство: суверенната държава с нейните сухопътни граници – в рамките на международната територия, а корабът в откритото море – в рамките на международното водно пространство [1, с. 160-161]. В съответствие с това, в тях се прилагат нормите на международното право и на националното законодателство.

### ИЗЛОЖЕНИЕ

Съгласно чл. 86 на Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г., в откритото море влизат „всички части на морето, които не се включват нито в изключителната икономическа зона, нито в териториалното море, нито във вътрешните води на която и да е държава, нито в архипелажните води на която и да е архипелажна държава“. Всички държави, както крайбрежни, така и такива без излаз на море, имат еднакво право да се ползват от „свободите“ на това морско пространство, при условие, че зачитат интересите на другите държави при осъществяването на същите свободи (чл. 87, ал. 1, 2). Откритото море се запазва за мирни цели (чл. 88) и никоя държава не може правомерно да претендира за подчиняване на която и да е част от него на своя суверенитет (чл. 89). Държавите се задължават да си сътрудничат при за пресичането на незаконната търговия с наркотици и психотропни вещества (чл. 108), при преследване на пиратството в открито море или на друго място, което е извън юрисдикцията на която и да е национална държава (чл. 100), за пресичането на не-разрешено радиоразпръскване (чл. 109) [4].

Съпоставката на посочените текстове с целите и принципите на ООН, прокламирани в чл. 1 и 2 от Устава на организацията, показва, че откритото море може да се разглежда като пространство, нормативно уредено по начин, аналогичен с международната среда в рамките, на която съществува суверенната национална държава: осуетяване на заплахите за мира, използване на мирни средства за уреждане на международните спорове, зачитане принципа на равноправието между нациите, международно сътрудничество при разрешаване на международните проблеми, су-

веренно равенство между държавите. Поставен в средата на открито море, корабът се подчинява на правила, близки до правилата, на които се подчинява националната държава в международните си отношения. Тази хипотеза поставя въпроса дали и/или в какъв обем се пренася държавният суверенитет на националната държава върху борда на кораба в открито море.

Съгласно чл. чл. 91, 92 от Конвенцията на ООН по морско право условията за предоставяне на националността на корабите, тяхната регистрация, както и правото да се плава под нейно знаме, се определят от съответната държава. Корабите притежават националността на държавата, под чието знаме имат право да плават. Всеки кораб плава под знамето само на една държава и няма право да го променя нито по време на плаване, нито по време на престой в пристанище или закотвяне. Знамето може да се променя само в случаите на действително прехвърляне на правото на собственост или на промяна на регистрацията [4].

С изключение на някои случаи, предвидени в международни договори, в открито море корабът се подчинява на изключителната юрисдикция на държавата на флага. Това означава, че националността на кораба е не само реална и трайна връзка между държавата и кораба, но и особен вид правоотношение. Знамето е символ на националността на кораба и създава оборима презумпция за неговата националност. Правото да се носи дадено знаме е последица от националната принадлежност на кораба. Корабите получават националност на базата на определени материални предпоставки, свързани с качествата, които трябва да притежава кораба, за да я получи. Тези изисквания са различни за различните държави, но се концентрират около националната принадлежност на корабособственика и на екипажа, месторегистрацията и/или местопострояването на кораба. В някои държави националността възниква автоматично на базата на материалните предпоставки, а други въвеждат и формални предпоставки – спазване на определена процедура, най-често издаване на специален административен акт [2].

Чл. 28, ал.1 от Кодекса на търговското корабоплаване изброява материалните предпоставки за българска националност на кораба; той трябва да бъде собственост или на държавата, или поне половината от него да принадлежи на българско юридическо или физическо лице. Т. 4 предвижда възможността чуждестранен кораб, нает от български физически или юридически лица или от лице, представляващо държавата, при условията на беърбоут чартър да придобие българска националност за времето на действие на договора. Условията корабът да плава под българско знаме са същите, но към тях се прибавя още една правна възможност – той би могъл да е собственост на физическо или юридическо лице от страна – членка на Европейския съюз, стига за изпълнението на техническите, административните и другите изисквания на българското законодателство по отношение на корабите да са упълномощени български физически или юридически лица или физически или юридически лица от страна - членка на Европейския съюз, установени в Република България. (чл. 27, ал.1) [3]. С това уточнение се поставя акцент върху предвидената в Конвенцията на ООН по морско право „реална връзка“ между кораба и държавата, целяща да ограничи практиката на плаване под „удобен флаг“ [2].

Последната процедура по придобиване на националност е регистрацията на кораба. Съгласно чл. 94, ал. 21 т. а от Конвенцията на ООН по морско право всяка държава „води корабен регистър, съдържащ имената на корабите под нейно знаме и техните данни, като се изключат онези кораби, които поради малките им размери се изключват от общоприетите международни правила“ [4]. Кодексът на търговското корабоплаване на РБ дава възможност на корабоприетателите сами да определят пристанището, където ще се извърши вписването на кораба (чл. 33, ал. 4), като постановява, че всеки български кораб трябва да бъде вписан в регистровите книги на корабите в едно българско пристанище. Регистровите книги се водят от регионалните звена на Изпълнителната агенция "Морска администрация". (чл. 33, ал.1) [4, 3].

Регистрацията на кораба е акт с голямо правно значение. С нея се определят правоотношенията между държавата на флага и кораба. Регистрите, в които се вписва корабът са достъпни за заинтересованите органи чрез т. нар. „морска публичност“, предназначена да посочи на всички заинтересовани лица реалния статут на кораба и която предоставя информация, превъзхождаща по сигурността си публичността при недвижимите имоти [5, с. 77]

От момента на регистрацията настъпва реалната връзка между кораба и държавата на флага, от която следва задължението на съответната държава да наложи своето законодателство на борда на кораба. Държавата на флага е задължена да осъществява „по силата на вътрешното си право своята юрисдикция върху всеки кораб под нейно знаме и върху неговия капитан, офицери и екипаж, що се отнася до административните, техническите и социалните въпроси, засягащи кораба“ [4, чл. 94, ал. 2, т.б]. В този смисъл корабът „се явява и символ на суверенитета на държавата, под чийто флаг плава“ [7, с. 60]. Суверенните права на държавата на флага по отношение на кораба проличават особено от разпоредбите на чл. 97 на Конвенцията на ООН по морско право относно наказателната юрисдикция в случай на сблъскване или друго навигационно произшествие. При наличието на такова произшествие с кораб в открито море, водещо до наказателна или дисциплинарна отговорност на капитана или на което и да е лице на служба на кораба, всяко наказателно или дисциплинарно преследване срещу това лице може да бъде възбудено само пред съдебните или административните власти на държавата на знамето, или на държавата, чийто гражданин е това лице. В областта на дисциплинарните въпроси държавата, издала сертификата на корабоводещия или свидетелство за квалификация или разрешително, е компетентна да отнеме след надлежна правна процедура тези документи, дори тогава, когато техният притежател не е гражданин на тази държава. Заповед за задържане или за арестуване на кораба, дори като мярка за провеждането на разследване, не може да бъде издадена от други власти, освен от властите на тази държава (чл. 97, ал. 1-3). Разпоредбата на чл. 104 допуска кораб, който е станал пиратски, да запази или загуби своята националност, в съответствие със закона на държавата, която я е предоставила. Военните кораби и корабите, намиращи се изключително на държавна нестопанска служба в открито море се ползват не само със суверенитет, но и с пълен имунитет от юрисдикцията на която и да е държава, с изключение на държавата на знамето. Това положение проличава недвусмислено от разпоредбите на чл. 236, който въвежда понятието „суверенен имунитет“ [4].

Така изключителната юрисдикция на държавата върху кораба, плаващ под нейния флаг, се налага като една от основните норми на правния режим на откритото море. Тя се упражнява от капитана, който е не само представител на корабособственика във връзка с експлоатацията на кораба като движима вещ, но и осъществява държавното управление върху тази „особена територия – движима вещ“ [7, с. 59; вж. по-подробно: 8, с. 370-371]. В подкрепа на разпоредбата за „реална връзка“ между кораба и държавата на флага, чл. 88, ал. 4 от КТК въвежда задължителното изискване капитанът и главният механик на кораба да са български граждани. Той съсредоточава в свои ръце административна власт, функциите на длъжностно лице по гражданското състояние, на орган на дознанието, нотариални функции. Капитанът е натоварен с осъществяването на специфичните функции на държавата в международните отношения, които се реализират в средата на открито море; в този смисъл той се явява и своеобразен орган за външни отношения на държавата на флага. Преди всичко той (заедно с офицерите и в необходимата степен екипажът) отговаря за спазването на международните правила относно опазването на човешкия живот по море, предотвратяването на сблъскванията, предотвратяването, намаляването и контролирането на замърсяването на морската среда и поддържането на радиовръзка (чл. 94, т. 4, 5) [3].

Като лице, притежаващо специална административна власт във връзка с управлението на кораба, капитанът взема всички необходими мерки не само за безопасно плаване, но и за спазването на реда. Това го овластява да предприеме необходимите мерки срещу всяко лице, намиращо се на борда, което не изпълнява неговите разпореждания, застрашава безопасността на кораба или представлява престъпление по Наказателния кодекс (чл. 89, ал. 1, 2, 3). В случай на деяние, извършено на борда на кораба в открито море, което представлява престъпление по Наказателния кодекс на РБ, капитанът изпълнява функциите на орган на дознанието, като извършва необходимите процесуални действия на базата на Наказателно-процесуалния кодекс и инструкция за провеждане на дознание на българските кораби, утвърдена от главния прокурор на Република България и министъра на транспорта и съобщенията. Той има право да задържи лицето, заподозряно в извършване на престъпление, до предаването му на съответните власти в първото българско пристанище (чл. 90, ал. 1, 2) [3].

Кодексът на търговското корабоплаване предоставя на капитана определени правомощия по гражданското състояние и нотариални функции. Той е длъжен да извърши вписване в корабния дневник в случай на раждане, брак или смърт, настъпили на български кораб извън териториалните граници на страната, като състави и акт, съответстващ на Закона за гражданската регистрация. Съответните актове се предават в службата по гражданското състояние към общината на първото българско пристанище, в което е влязъл корабът, или на българския консул в чужбина (чл. 91, ал. 1, 2). На нотариуса в първото българско пристанище или на българския консул в чужбина се предават и саморъчно направените завещания на лица, които се намират на кораба и които капитанът е длъжен да приеме за пазене. Той има правото и задължението да извършва и заверка на подписите на лица, намиращи се на кораба, когато той се намира извън териториалните граници на страната. След вписване в корабния дневник заверката има сила на нотариална заверка (чл. 91, ал. 3, 4) [3, 7].

Капитанът е натоварен и с отговорности по защитната функция на държавата на знамето. Едно от основните му задължения е свързано с безопасността на плаването и съхраняване на пътниците, екипажа, имуществото и товара: той е длъжен преди започването на рейса и по време на рейса да поддържа кораба в състояние на мореходност (чл. 93, ал.1); в случай на военни действия той е длъжен да не допусне залавяне на кораба и на намиращите се върху него лица, имущество и документи (чл. 94); при недостиг на припаси той има право да вземе намиращите се в разпореждане на различни лица провизии или част от товара, който може да бъде използван за храна (чл. 97, ал.1). Ако корабът е застрашен от неминуема гибел, капитанът е длъжен да вземе всички необходими мерки за спасяване на пътниците, след което разрешава на екипажа да напусне кораба, а самият той го напуска последен, след като се погрижи за спасяването на дневниците, картите, документите, ценностите и касовата наличност (чл. 100, ал. 1, 2). Капитанът на кораба или определено от него лице носи отговорност за изпълнение на изискванията за медицинско обслужване, определени с наредба на министъра на транспорта и съобщенията, съвместно с министъра на здравеопазването (чл. 100а, ал. 2, 3) [3].

Чрез предоставянето на посочените публични правомощия на капитана, държавата на знамето следи за поддържането на правния ред на територията на кораба, когато той се намира в открито море. Наред с това съответната държава осъществява контролни функции чрез своите органи на изпълнителната власт, намиращи се на сухоземната територия на страната. Държавният контрол върху корабите, плаващи под българско знаме, се осъществява от Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Разпорежданията на нейния изпълнителен директор имат задължителен характер за всички кораби, плаващи под знамето на РБ, независимо от собствеността и предназначението им (чл. 362, ал.1). Капитанът на пристанището е оправомо-

щен да забрани отплаването на всеки кораб при наличието на 14 хипотези по чл. 363, ал. 2 и 3 от Кодекса на търговското корабоплаване. ИА „Морска администрация“ извършва освидетелстването и регистрацията на морските правоспособни лица (чл. 87, ал.2) [3].

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Посочените наблюдения водят до извода, че с изключение на правотворческата функция, държавата на знамето упражнява на борда на кораба, плаващ под нейния флаг в открито море, почти всички, свойствени за всяка държава функции. Контролтът от страна на ИА „Морска администрация“ има балансираща роля и осигурява спазването на националното законодателство и на международните конвенции при осъществяването им. В открито море държавата на знамето ги реализира чрез капитана. Функциите на държавата, с които той е натоварен, могат да се характеризират като изпълнително-разпоредителни, външни, екологични, отбранителни, по опазване на обществения ред и на международното сътрудничество, временни. Това показва, че наред с характеристиките си като движима вещ, „морско имущество“, „самостоятелен правен ред“ [7], корабът е преди всичко символ на държавния суверенитет.

### **ЛИТЕРАТУРА И ИЗТОЧНИЦИ:**

- [1] Борисов, О. Международно публично право. УИ „Св. Кл. Охридски, С., 2007.
- [2] Димитров, Д., М. Величков. Националност и знаме на кораба. Годишник на Технически университет – Варна, 2007 г.
- [3] Кодекс на търговското корабоплаване (Загл. изм. - ДВ, бр. 113 от 2002 г.; обн., ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г. и бр. 56 от 17.07.1970 г., посл.изм. и доп., бр.55 от 25.06.2004 г. т. 9, р. 4, № 700.
- [4] Конвенция на Организацията на обединените нации по морско право /Обн. В ДВ 73 от 27 август 1996 г.; бр. 74 от 30 август 1996 г.
- [5] Родие, Р. Морско право. УИ „Св. Кл. Охридски, С., 2008.
- [6] Сираков, Я. Морско право. С., 1968.
- [7] Ставру, Ст. Корабът като особена движима вещ, Правна мисъл, 4/2006.
- [8] Сталев, Ст. Представителната власт на капитана според Кодекса на търговското мореплаване. – Корабостроене и корабоплаване, 1983, №11.

### **За контакти:**

Ас. Теодора Йовчева, Катедра “Социални, стопански и правни науки”, ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”-Варна, тел.: 052-306 451, e-mail: iovcheva\_t@abv.bg