



О. О. Нігреєва*

ДЕЯКІ ПИТАННЯ РЕЄСТРАЦІЇ ДОГОВОРУ ШПОТЕКИ МОРСЬКОГО СУДНА В УКРАЇНІ

Проблема відновлення вітчизняного морського флоту в останні роки постає з усе більшою очевидністю. Її вирішення не в останню чергу залежить від наявності ефективного правового регулювання, яке б створювало сприятливі умови для кредитування українських судновласників внутрішніми та зовнішніми інвесторами. Створення дієвих механізмів, які б гарантували їм повернення вкладених грошей, є однією зі складових окресленого завдання. Способи забезпечення виконання зобов'язань — самі ті механізми, які захищають інтереси кредиторів у будь-яких цивільно-правових зобов'язаннях, в тому числі й у сфері торговельного мореплавства. Як відомо, іпотека морського судна традиційно розглядається як один із найбільш надійних видів забезпечення. Разом із тим в Україні на даний момент майже відсутнє правове регулювання цього різновиду іпотечних відносин. З огляду на це, автор вважає доцільним зупинитися на деяких практичних моментах укладання договору іпотеки морського судна.

Перш, ніж перейти до їх безпосереднього розгляду, слід зауважити, що окреслена тема викликала та викликає значний науковий інтерес, хоча й була несправедливо забута у радянські часи. Дослідженням іпотечних відносин у торговельному мореплавстві були присвячені роботи таких вчених дореволюційного періоду, як Г. Шершеневич, О. Федоров. Зараз їх вивченням займаються П. Фалілеєв, І. Пучковська, І. Спасибо-Фатеева, Д. Мальцев та інші.

Однак й до тепер деякі аспекти обтяження морського судна іпотекою залишаються недостатньо дослідженими. Зокрема, цікаво зупинитися на реєстрації договору іпотеки морського судна, яке не є власністю іпотекодавця, а експлуатується ним на умовах договору бербоут-чартеру (договір фрахтування судна без екіпажу). Саме з цим різновидом договору фрахтування пов'язана проблема тимчасової зміни прапора судна, яка вперше на міжнародному рівні отримала відображення саме в Міжнародній конвенції про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1993 р.¹ На жаль, вітчизняне морське право й, зокрема, КТМУ² мало уваги приділяють врегулюванню відносин, пов'язаних з бербоут-чартерним фрахтуванням. КТМУ не містить не тільки окремого розділу, який би стосувався договору фрахтування судна без екіпажу, як, наприклад, КТМ РФ, але й навіть не наводить його визначення. Причиною цього стала недорозвиненість чи, вірніше, одностороння розвиненість зазначених відносин у радянські часи. Прикладом цього є Інструкція Міністерства морського флоту СРСР про умови та порядок видачі судових документів суднам, придбаним за договором бербоут-чартеру від 29 грудня 1977 р. Згідно до положень цієї інструкції право власності на судно переходило до фрахтувальника одночасно з укладанням договору, що само по собі суперечить правовій природі договору бербоут-чартеру. Крім того, сфера застосування інструкції обмежувалася суднами, право власності на які належало чи переходило до держави³.

© Нігреєва О. О., 2007

* викладач кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова

¹ Фалілеєв П. А. Ипотека морских судов. — М.: Международные отношения, 1997. — С. 144.

² Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВР. — 1995. — № 47. — Ст. 349.

³ Фалілеєв П. А. Указ. работа. — С. 159.



Визначення договору бербоут-чартеру потрібно шукати в Положенні про порядок реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, яке було затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1994 р. № 559⁴. Згідно з п. 2 цього положення іноземне судно вважається таким, що експлуатується на умовах договору бербоут-чартеру, якщо фрахтувальник на час дії цього договору набуває права володіння та користування судном, здійснення управління та оперативного контролю за судном, призначає та звільняє капітана та екіпаж судна, має права та несе відповідальність перед третіми особами так, як би він був судовласником, за винятком права продавати та заставляти судно. На практиці, договір фрахтування судна на умовах бербоут-чартеру часто укладається з умовою продажу такого судна із розстроченням платежу: спочатку оплачується певна частина вартості судна, а решта вноситься рівними платежами у рівні проміжки часу, як правило, раз у півроку⁵.

Фрахтувальники суден, що експлуатуються громадянами України та юридичними особами, засновниками котрих є громадяни України, на підставі укладених договорів бербоут-чартеру мають право тимчасово зареєструвати ці судна у Державному судовому реєстрі України, без виключення їх з іноземного реєстру первісної реєстрації, якщо це дозволяється законодавством держави такої реєстрації. Такий тип фіксації інформації щодо судна отримав назву паралельної реєстрації суден. За загальним правилом, така реєстрація суперечить принципу реєстрації судна тільки в одній державі, який, зокрема, закріплений п. 2 ст. 3 Міжнародної конвенції про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1993 р., а також Конвенцією ООН про умови реєстрації морських суден 1986 р. Разом із тим, ст. 16 Міжнародної конвенції про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1993р. встановлює можливість, у якості виключення, тимчасової зміни прапора судна за умови додержання положень зазначеної статті.

Провідні ідеї реєстрації іпотеки судна, яке експлуатується фрахтувальником на умовах договору бербоут-чартеру, можна викласти наступним чином. Державою реєстрації такого судна, згідно з правом якої встановлюється іпотека, визнається держава, в реєстрі якої було зареєстроване судно до зміни прапора. Держава реєстрації повинна вимагати, щоб в її реєстрі був здійснений запис із зазначенням держави, під прапором якої судну тимчасово дозволено плавати. Аналогічним чином остання повинна вимагати, щоб орган, що відає обліком суден, зробив запис у реєстрі із зазначенням держави первісної реєстрації. Держава реєстрації судна не повинна дозволяти судну тимчасово плавати під прапором іншої держави доти, доки не будуть зняті усі зареєстровані іпотеки та обтяження щодо такого судна або ж не буде отримана згода усіх іпотекодержателів та власників інших вимог. Запис в реєстрі держави, під прапором якої судну тимчасово дозволено плавати, анулюється після виключення судна з реєстру держави первісної реєстрації й отримання свідоцтва про це⁶.

Вищевикладене свідчить про те, що у випадку обтяження іпотекою судна, що експлуатується іпотекодавцем на умовах бербоут-чартеру, інформація про це повинна бути перш за все внесена до реєстру держави основної реєстрації судна.

⁴ Про затвердження Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, та розмір збору за паралельну державну реєстрацію цих суден: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.08.1994 р. // ЗП України. — 1994. — № 11. — Ст. 284.

⁵ Черкас М. Е, Стрельцова Е. Д. Морская перевозка грузов. — О.: АО БАХВА, 1997. — С. 33.

⁶ Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки від 06.05.1993 р. // Вісник господарського судочинства. — 2003. — № 1.



Саме цей запис відіграє правостановлюючу роль щодо іпотеки та вимог іпотекодержателів. Інформація про усі інші іпотеки, яка визначатиме черговість задоволення вимог іпотекодержателів, також повинна вноситися до цього реєстру. Що ж до реєстру держави, яка надає судну право тимчасового плавання під своїм прапором у випадку його фрахтування без екіпажу, до нього також має вноситися вищезазначена інформація, однак цей запис буде носити виключно інформативний характер.

Поширеною міжнародною практикою є створення окремих бербоут-чартерних реєстрів. Наприклад, ст. 33 КТМ РФ передбачає створення такого реєстру поряд із Державним судовим реєстром та судовою книгою. Це не тільки зручно, але й продиктовано необхідністю розмежування звичайної та тимчасової реєстрації суден. В Україні, де згідно з п. 1 Положення про порядок реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, паралельна реєстрація суден відбувається в Державному судовому реєстрі України, ще не скористалися цим надбанням міжнародного досвіду. Такий правовий підхід уявляється не зовсім вірним, бо призведе до суміщення правостановлюючої та інформативної функцій основної реєстрації суден та бербоут-чартерної реєстрації⁷.

Інший аспект реєстрації іпотеки морського судна, який викликає низку питань, — це реєстрація іпотеки судна, що будується. Зазначені відносини поки що не отримали належного правового врегулювання ані у КТМУ, ані в будь-яких підзаконних нормативно-правових актах. Однак, відповідно до ч. 2 ст. 6 Закону України “Про іпотеку”⁸, предметом іпотеки може бути об'єкт незавершеного будівництва, а от же й морське судно, що будується. У цій ситуації незрозумілим лишається, де саме мають реєструватися права та обтяження щодо такого об'єкта, так як ні положення КТМУ, ні положення Порядку ведення Державного судового реєстру України та Судової книги України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 р.⁹, не передбачають можливості реєстрації у зазначених реєстрах інформації, яка стосується судна, що знаходиться в процесі будівництва. Доречним буде нагадати, що, вирішуючи питання щодо місця реєстрації іпотеки морського судна, перш за все слід дотримуватися принципу реєстрації іпотеки у тому ж реєстрі, де зареєстроване саме судно, що закріплений Міжнародною конвенцією про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1993 р.

Цікаво вивчити досвід інших країн у реєстрації майнових прав на судна, що виступають об'єктами незавершеного будівництва. Так у відповідності до ст. 376 КТМ РФ іпотека судна, що будується, має фіксуватися у реєстрі суден, що будуються, де зареєстроване право власності на відповідне судно. Таке право може бути зареєстроване за умови закладки кілю чи проведення підтверджених висновком експерта рівноцінних будівничих робіт. Відповідне правило кореспондує положенням ст. 4 Конвенції про реєстрацію прав відносно суден, що будуються, підписаної у Брюсселі 27 травня 1967 р.¹⁰

На підтвердження реєстрації права власності на судно, що будується, видається свідоцтво. Реєстр суден, що будуються, котрі після будівництва набувають статусу морських, ведеться відповідно у морських торговельних портах та морських рибних портах, розташованих поблизу суднобудівних організацій.

⁷ Фалилеев П. А. Указ. работа. — С. 161.

⁸ Про іпотеку: Закон України від 05.06.2003 р. // ОВУ. — 2003. — № 28. — Ст. 1362.

⁹ Про затвердження Порядку ведення Державного судового реєстру України і Судової книги України: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. // ОВУ. — 1997. — № 24.

¹⁰ Convention relating to Registration of Rights in respect of Vessels under Construction [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.admiraltylawguide.com.



До таких реєстрів заноситься інформація про права на будь-які судна, що будуються, незалежно від їх розмірів та призначення. Реєстр містить відомості про технічні характеристики судна, що будується, про наявні чи припинені права на таке судно, про правовласників. Невід'ємною частиною реєстру є справи, що включають правостановлюючі документи на судна, що будуються, та книги обліку документів. Реєстр суден, що будуються, який ведеться капітаном порту, розміщеного поблизу суднобудівної організації, є частиною єдиного реєстру суден, що будуються. Такий реєстр містить записи про право власності та інші речові права на судно, що будується, інформацію про встановлені іпотеки, ім'я (назву) правовласника, вид права, розмір частки в праві на судно, назви та реквізити правостановлюючих документів, дату внесення запису, ім'я посадової особи, що здійснила запис, та його підпис¹¹.

Морське право Італії також встановлює обов'язковість реєстрації суден, що будуються, у відповідному реєстрі¹².

На жаль, в Україні не створений не тільки реєстр суден, що будуються, але й загальний реєстр, де б реєструвалася інформація про майно й, зокрема, житло, яке наявне на етапі будівництва. Відсутність такого реєстру спричинює незахищеність прав інвесторів такого житла та сприяє проведенню махінацій із продажем житла, які мають місце останнім часом.

Усе вище викладене свідчить про те, що невизначеною на законодавчому рівні лишається черга суто практичних моментів укладання договору іпотеки морського судна, зокрема тих, що стосуються таких його різновидів, як договір судна, що експлуатується на умовах бербоут-чартеру, та судна, що будується. Головним кроком на шляху впорядкування зазначених відносин повинно стати створення в Україні окремого бербоут-чартерного реєстру та реєстру суден, що будуються. Для усунення прогалин в правовому регулюванні іпотеки морського судна вбачається за потрібне прийняття нового Кодексу торговельного мореплавства України, положення якого були б узгодженими як з цивільно-правовим законодавством України, так і з міжнародним правом.

Стаття рекомендована до друку кафедрою загальноправових дисциплін та міжнародного права Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова (протокол № 1 від 3 вересня 2007 року)



¹¹ Коментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / Под ред. Г. Г. Иванова. — М.: Спарк, 2001. — С. 643.

¹² *Fiale Aldo*. Diritto della Navigazione Marittima e Aerea. — Napoli: Simone, 2006. — P. 343.