

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОБ'ЄКТАМИ МАЙНОВИХ ВІДНОСИН У СФЕРІ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Досліджено систему транспортних засобів, сформульовано основні положення щодо визначення транспортних засобів об'єктами майнових відносин у сфері господарювання.

The system of transports is studied. The main points about the definitions of them as the objects of property relations in economic activities are formed.

Транспортно-дорожній комплекс України являє собою систему транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні види транспорту. За розміщенням та структурою вони в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо у міжнародному сполученні. Економічна криза в Україні зумовила значне загострення ситуації на транспорті. Триває спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, зношується матеріально-технічна база, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні. Незадовільно вирішуються питання технічних інновацій та технологічної модернізації, не повною мірою використовуються потенційні можливості транспортно-дорожнього комплексу щодо розвитку експорту транспортних послуг. Залишаються нерозв'язаними проблеми транспортної галузі, що характеризуються невирішеністю питання щодо джерел фінансування; недосконалістю нормативно-правового забезпечення діяльності транспортного комплексу, повільним вирішенням питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права.

В умовах докорінного реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень. Завдання та положення щодо їх реалізації відносно реформування транспортного сектору економіки України визначено у "Концепції реформування транспортного сектору економіки", затвердженій Постановою КМУ від 09.11.2000 р. № 1684. [1] Одним з основних напрямів Концепції визначено удосконалення державного регулювання роботи транспорту, яке має здійснюватися шляхом розроблення нових і перегляду діючих нормативно-правових актів, які передбачають однакові підходи до регулювання відносин під час функціонування суб'єктів господарювання різних форм власності і встановлюють правові, економічні та організаційні основи діяльності транспортних підприємств, особливості їх взаємовідносин з користувачами транспортних послуг, з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Пріоритетними напрямками державного регулювання за окремими видами транспорту визначено залізничний, морський, автомобільний та авіаційний транспорт.

Основним нормативно-правовим актом на транспорті є Закон України від 10.11.1994 р. "Про транспорт" [2]. Згідно зі ст. 1 зазначеного Закону, *транспорт* є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Поняття "транспорт" (з лат. *transportare* – перевозити, переміщувати) має широке тлумачення: так визначається окрема галузь народного господарства, вид господарської діяльності та засоби перевезення.

Закон України від 10.11.1994 р. "Про транспорт" визначає склад залізничного, автомобільного, річкового, авіаційного, морського транспорту та інших видів транспорту (транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні й постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, тощо). Відносно процесу перевезення вантажів, йдеться про транспортні засоби, за допомогою яких здійснюється перевезення (рухомий склад залізничного транспорту, морські судна, річкові судна, рухомий склад автомобільного транспорту, повітряні судна) та про належність цих транспортних засобів до того чи іншого виду транспорту – залізничного, морського, автомобільного тощо. Тому, поняття "транспорт", на нашу думку, є ширшим за поняття "транспортний засіб":

- під *транспортном* слід розуміти сукупність механічних засобів, за допомогою яких здійснюється перевезення, а також увесь виробничо-технологічний комплекс, за допомогою якого надаються послуги з перевезення та інші транспортні послуги споживачам;

- під *транспортним засобом* – пристрій, що призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів (п. 10 Правил дорожнього руху України, затв. Постановою КМУ від 10.10.2001р. № 1306) [3].

Реалізація покладених на транспорт завдань відбувається шляхом становлення в Україні Єдиної транспортної системи.

Транспортні засоби, як пристрої, призначені для перевезення людей та/або вантажу, а також спеціального обладнання чи механізмів, є об'єктами майнових відносин, що виникають внаслідок організації чи безпосереднього здійснення транспортної діяльності. За своїм функціональним призначенням транспортні засоби можуть бути віднесені до таких груп:

- транспортні засоби загального користування, які використовуються для надання транспортних послуг і до яких належать автомобільні транспортні засоби, залізничний рухомий склад, морські, повітряні та річкові судна, рухомий склад міського електротранспорту;

- транспортні засоби спеціального/спеціалізованого призначення, за допомогою яких здійснюється перевезення певних категорій пасажирів/вантажів (транспортні засоби швидкої медичної допомоги, інкасації) або які використовуються для виконання робочих функцій (автокрани, буксири);

- відомі транспортні засоби, які використовуються суб'єктами господарювання лише для власних потреб;

- промисловий транспорт, який використовується в процесі виробництва (наприклад, рухомий склад промислового залізничного транспорту, завдяки якому забезпечується системне переміщення вантажів у процесі виробництва та взаємодія із залізничним транспортом загальноного користування, до складу якого він не входить).

Трубопровідний транспорт представлений в Єдиній транспортній системі як технологічний комплекс (ст. 1

Закону України від 15.05.1996р. "Про трубопровідний транспорт"), а шляхи сполучення загального користування відносяться до дорожнього господарства (ст. 31 Закону України від 10.11.1994 р. "Про транспорт").

Згідно зі ст. 1 Закону України від 05.04.2001р. "Про автомобільний транспорт" (в редакції від 23.02.2006 р.) [4] автомобільні транспортні засоби – це дорожні транспортні засоби, за допомогою яких здійснюються перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами чи виконання спеціальних робочих функцій. Автомобільні транспортні засоби за своїм призначенням поділяються на пасажирські, вантажні, вантажопасажирські автомобілі та причепа. Щодо окремих видів автомобільних транспортних засобів вживаються терміни, які мають спеціальне значення (автобус, таксі, маршрутні транспортні засоби тощо).

Автомобільні транспортні засоби повинні відповідати вимогам, визначеним у ст. 23 Закону України "Про автомобільний транспорт": не загрожувати безпеці осіб, які ними користуються, або іншим учасникам руху; не спричиняти нищення доріг та їх облаштування; забезпечувати достатнє поле огляду водієві, а також легке, зручне і повне користування засобами керування, гальмування, сигналізації та освітлення дороги, тощо.

До залізничних транспортних засобів загального користування відносяться локомотиви, вагони, дизель- та електропоїзди тощо. Зокрема, перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти проводиться у вагонах, призначених для відповідного перевезення, які мають відповідати вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України та санітарно-гігієнічним і протиепідемічним нормам і правилам (п.8 Статуту залізниць України) [5]. Використання залізничного рухомого складу здійснюється за умов їх сертифікації, яка проводиться в порядку, визначеному Наказом Мінтрансу України № 207 від 01.06.1998р. "Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України" [6].

До транспортних засобів належать торговельні судна – самохідні чи несамохідні плавучі споруди, які згідно зі ст. 15 КТМУ мають використовуватися:

- для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на воді, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло;
- для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служба, захист від забруднення тощо);
- для наукових, навчальних і культурних цілей;
- для спорте та інших цілей.

Критерії класифікації торговельних суден визначено в "Інструкції щодо складання державної статистичної звітності про наявність торговельних суден за формою № 2-вод", затвердженої Наказом Держкомстату України від 22.02.2001р. № 102 [7].

1) За районами плавання торговельні судна поділяються:

- на річкові, призначені для судноплавства по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах) без права виходу в море;
- морські, призначені для судноплавства у морських територіальних водах України з виходом у нейтральні та територіальні води інших країн;
- змішаного типу "ріка-море", призначені для судноплавства по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах) з правом виходу в море.

2) За наявністю двигуна торговельні судна поділяються на:

- самохідні, які оснащені самостійною рухомою установкою (двигуном);
- несамохідні, які не мають власної рухомої установки (двигуна), та рух яких здійснюється за допомогою самохідних суден.

3) За призначенням торговельні судна поділяються на:

- транспортні, основними типами яких є пасажирські, вантажні (наливні, універсальні, навалочні, контейнеровози, рефрижираторні тощо) та вантажопасажирські судна;
- рибальські, до яких відносяться промислові та промислово-переробні судна;
- спеціального призначення, основними типами яких є рятувальні, патрульні експедиційні, бурові судна, китобазы, криголами тощо;
- технічні, до яких відносяться ґрунтовозні та нафтозбірні судна, плавучі доки та майстерні тощо;
- службово-допоміжні (буксирні та лоцманські судна, плавучі крани, плавучі готелі та ресторани тощо).

Спеціальним видом морського судна є ядерне судно – судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою і щодо якого запроваджується спеціальний режим використання.

В юридичній літературі залишається актуальним питання про правове значення кваліфікації плавучої споруди як судна. Зокрема, Єгоров Л.М. щодо розмежування понять "плавуча споруда" і "судно" зазначає, що на відміну від інших плавучих споруд, судно є інженерною спорудою, яка призначена для використання у мореплаванні і в ньому використовується, характеризується ознаками морехідності і наявності прапору. Підтвердженням правового статусу плавучої споруди як морського судна є його внесення до судового реєстру. [8] На нашу думку, поняття "плавуча споруда" і "судно" не розмежовуються, а співвідносяться як загальне і спеціальне, оскільки будь-яке судно за своїм призначенням є плавучою спорудою незважаючи на те, як воно використовується. Наприклад, пасажирське морське судно, може бути використано для морських круїзів або як плавучий готель.

Згідно зі ст. 23 Кодексу торговельного мореплавства України [9] судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища. Порядок здійснення контролю за відповідністю суден діючим стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля з суден шляхом їх огляду визначено "Інструкцією про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України", затвердженої Наказом Мінтрансу України від 19.04.2001 р. № 225.

До складу авіаційного транспорту входять повітряні судна. Згідно зі ст. 15 Повітряного кодексу України [10] повітряне судно – це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі. Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

• Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і зареєстровано у реєстрі державних повітряних суден.

• Повітряне судно є цивільним, якщо воно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден.

• Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Умови допуску повітряних суден до експлуатації визначені у ст. 27 Повітряного кодексу України.

Транспортні засоби, як об'єкти майнових відносин, характеризують наступні положення.

Транспортний засіб є особливим видом майна, яке характеризує наступні ознаки: по-перше, це є предмет матеріального світу, тобто річ щодо якої можуть виникати права та обов'язки; по-друге, це є неподільна річ, оскільки її поділ може призвести до втрати її цільового призначення.

Транспортні засоби є об'єктами права власності. Так, згідно зі ст. 178 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ) [11] вони можуть вільно відчужуватися або переходити від однієї особи до іншої в порядку правонаступництва чи спадкування або іншим чином, якщо вони не вилучені з цивільного обороту, або не обмежені в обороті, або не є невід'ємними від фізичної чи юридичної особи.

Транспортні засоби залежно від їх виду та призначення можуть належати до такої категорії об'єктів, перебування яких у цивільному обороті не допускається або перебування яких допускається за спеціальним дозволом (це стосується, наприклад, певної категорії державних військових повітряних суден).

Транспортні засоби відносяться до рухомих речей, тобто рухомого майна. Однак, згідно з ч.2 ст. 181 ЦКУ на певні види транспортних засобів може бути поширений законом режим нерухомої речі. Зокрема, згідно зі ст.13 Закону України від 05.06.2003р. "Про іпотеку" правовий режим нерухомого майна поширюється на повітряні та морські судна, судна внутрішнього плавання, космічні об'єкти. Правове значення кваліфікації транспортного засобу як рухомої чи нерухомої речі набуває актуальності на практиці. Наприклад, посвідчення нотаріусами договорів про відчуження тих чи інших відбувається за різних умов, передбачених "Інструкцією про порядок вчинення нотаріальних дій нотаріусами України", затвердженої Наказом Міністерства України від 03.03.2004 р. № 20/5.

Транспортні засоби як об'єкти майнових відносин у сфері господарювання – це сукупність речей, які мають вартісне визначення, виробляються чи використовуються у діяльності суб'єктів господарювання та відображаються в їх балансі або враховуються в інших передбачених законом формах обліку майна цих суб'єктів (ст. 139 Господарського кодексу України, далі – ГКУ).[12]

Згідно з п. 5.1.5, 22 "Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 "Основні засоби", затвердженого Наказом Міністерства України від 28.07.2000 р. № 181, транспортні засоби відносяться до основних засобів, інформація про які розкривається у фінансовій звітності суб'єктів господарювання і вартість яких є об'єктом амортизації.

У складі майна суб'єктів господарювання транспортні засоби можуть виступати як товар: бути об'єктом робіт, які виконуються або виробленою продукцією. Зокрема, у процесі будівництва повітряного чи морського судна, воно є об'єктом відповідних робіт. А у випадку вже виготовлених автомобілів, останні є виробленою продукцією.

Транспортні засоби можуть виступати об'єктами різних майново-господарських та організаційно-господарських зобов'язань. Транспортні засоби можуть також бути об'єктами публічних зобов'язань суб'єктів господарювання, зокрема, перевізників, які отримали статус національного перевізника. Не виключається мо-

жливості визначення транспортних засобів об'єктами господарських договорів, які укладаються за державним замовленням. Так, відповідно до Закону України від 05.02.2004 р. "Про Загальнодержавну програму створення військово-транспортного літака Ан-70 та його закупівлі за державним оборонним замовленням" забезпечується концентрація на загальнодержавному рівні фінансових, матеріально-технічних та інших ресурсів для забезпечення створення нового типу військово-транспортного літака Ан-70, організації його серійного виробництва та закупівлі за державним оборонним замовленням.

Згідно зі ст.ст. 115 ЦКУ, 86 ГКУ транспортні засоби можуть виступати вкладками учасників та засновників господарських товариств. Однак, щодо деяких суб'єктів господарювання законодавством передбачено виключення. Наприклад, транспортні засоби не можуть бути вкладками учасників або засновників до статутного фонду господарського товариства – страхової компанії, оскільки ст. 2 Закону України "Про страхування" в редакції від 04.10.2001 р. передбачено формування статутного фонду страховиків виключно в грошовій формі.

Право власності є основним речовим правом у сфері господарювання. Власник транспортного засобу на свій розсуд володіє, користується та розпоряджається ним. У сукупності тріада зазначених правомочностей визначає зміст права власності на транспортні засоби.

Право володіння транспортним засобом означає можливість фактичного перебування у власника цього транспортного засобу. Володіння транспортним засобом може бути законним (титульним) або незаконним. Якщо власник або інша особа здійснює володіння транспортним засобом на законних підставах (наприклад, на підставі договору купівлі-продажу, договору найму транспортного засобу), то таке володіння є законним (титульним). У випадку володіння транспортним засобом без законних підстав, таке володіння визнається незаконним (наприклад, володіння придбаним автомобілем, який було вкрадено у власника).

З правом володіння пов'язане право користування транспортними засобами, яке передбачає можливість вилучення їх корисних властивостей з метою задоволення потреб самого власника або інших осіб. Право користування транспортним засобом може бути законним (наприклад, якщо фізична особа користується автомобілем на підставі генерального доручення) або незаконним (наприклад, якщо державне підприємство використовує повітряне судно шляхом здавання його у фрахт іншій юридичній особі без відповідного дозволу власника). Право користування транспортним засобом може належати власнику цього транспортного засобу (наприклад, власник морського судна може використовувати його задля здійснення морських перевезень, виконання буксирних робіт тощо) або іншій особі (наприклад, відокремлений підрозділ господарської організації може використовувати переданий йому транспортний засіб для здійснення господарської діяльності на праві оперативного використання згідно зі ст. 138 ГК України). При цьому повноваження щодо використання транспортного засобу іншою, ніж власник особобою, може мати певні обмеження, які встановлюються самим власником (наприклад, власник морського судна може передати його у фрахт без надання фрахтувальникові права здавати це судно у субфрахт).

На відміну від правомочностей володіння й користування, право розпорядження, як правило належить власнику транспортного засобу, який вправі визначити його юридичну чи фактичну долю (крім випадків конфіскації, примусового продажу тощо у встановленому законом порядку).

Законодавець встановлює спеціальні вимоги щодо користування і розпорядження окремими видами транспортних засобів. Наприклад, відповідно до "Інструкції про порядок передачі в оренду повітряних суден авіакомпаній та авіапідприємств державної форми власності та відкритих акціонерних товариств, всі акції яких або їх частка перебувають у державній власності, затвердженій Наказом Мінітрансу України від 10.08.2001 р. № 530, договір на передачу в оренду повітряного судна може бути укладений лише після отримання орендодавцем дозволу Державної адміністрації повітряного транспорту.

Отже, правомочності щодо володіння, користування та розпорядження розкривають зміст права власності і в своїй сукупності дозволяють визначити власника транспортного засобу.

Категорія "власник транспортного засобу" визначається згідно з п.1.10 Правил дорожнього руху наступним чином: власником транспортного засобу є фізична або юридична особа, яка володіє майновими правами на транспортний засіб та має на це відповідні документи.

На нашу думку, наведене визначення не можна назвати вдалим. По-перше, воно визначає право власності на транспортний засіб у суб'єктивному розумінні і тому має розкривати його зміст – вказувати на сукупність правомочностей щодо володіння, користування та розпорядження. По-друге, право власності на транспортний засіб може належати не тільки учасникам цивільних відносин, а й суб'єктам господарювання, тому вимагає більш поширеного визначення кола його суб'єктів. До того ж, слід врахувати особливості правового регулювання права власності на окремі види транспорту.

Так, наприклад, відповідно до ст. 20 КТМУ йдеться про судновласника або власника морського судна. Зміст цієї статті визначає судновласником юридичну або фізичну особу, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна чи використовує на інших законних підставах; власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності. Яким чином співвідносяться поняття "судновласник" і "власник судна"? Судновласником може бути будь-який законний володілець судна, у тому числі власник судна. Проте, власник може і не виступати судновласником (наприклад, не використовувати судно задля перевезень), але нести визначені у зв'язку з цим обов'язки (наприклад, згідно зі ст. 304 КТМУ тільки власник судна відповідає за шкоду від забруднення, заповдіяну внаслідок витоку його з судна або скиду з нього нафти або інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря). Отже, категорію "судновласник" характеризують такі ознаки: по-перше, це є суб'єкт господарювання, який експлуатує судно від свого імені; по-друге зазначене використання має здійснюватися лише на законних підставах. Тому, поняття "судновласник" є ширшим за поняття "власник": будь-який власник судна може бути судновласником, але не кожний судновласник є власником судна.

Аналогічно можна розглядати ст. 61 Повітряного кодексу України, в якій йдеться про надання фрахтівником (судновласником) місткості повітряного судна фрахтувальнику задля використання з метою здійснення перевезень на підставі договору чартеру. В юридичній літературі зазначається на те, що право володіння та користування судном не переходить до фрахтувальника, а тому залишається за фрахтівником. Відповідно до "Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні", затверджених Наказом Державіаслужби від 31.01.2006 р. № 67,

власником повітряного судна є юридична або фізична особа, право власності якої на повітряне судно підтверджене відповідними документами [13].

Право власності на транспортні засоби виникає на підставі юридичних фактів, визначених у законодавстві, що прийнято називати способами виникнення права власності. Згідно зі ст. 328 ЦК України право власності набувається на підставах, що не заборонені законом, зокрема із правочинів і вважається набутим правомірною, якщо інше прямо не впливає із закону або незаконність набуття права власності не встановлена судом. Зазначені у гл. 24 ЦК України способи набуття права власності в юридичній літературі прийнято відносити до первісних або похідних способів. У першому випадку право власності на транспортні засоби виникає вперше або незалежно від попередніх власників (наприклад, будівництво повітряного судна, його націоналізація, конфіскація тощо). У другому – право нового власника виникає на підставі права власності попереднього власника внаслідок волевиявлення останнього (наприклад, відчуження транспортного засобу за договором купівлі-продажу або шляхом дарування тощо).

Виникнення права власності на транспортні засоби водночас передбачає припинення цього права у іншого суб'єкта. Тому підстави виникнення права власності на транспортні засоби розглядаються водночас і як підстави припинення його. Перелік підстав припинення права власності наведено у ст. 346 ЦК України.

Розглянемо деякі з наведених способів набуття права власності, які є найбільш характерними для права власності на морські судна.

Будівництво нового морського судна – це тривалий процес внаслідок якого виникає нова річ тобто морське судно. При будівництві морських суден використовуються типові форми договору, розроблені Асоціацією суднобудівельників Японії, Асоціацією західноєвропейських суднобудівельників тощо [14]. Згідно зі ст. 19 КТМУ право власності на судно, що будується, регулюється законодавством держави, на території якої перебуває таке судно, якщо договором на будівництво судна не встановлено інше.

Право власності на морське судно може виникати внаслідок визнання його безхазяйною річчю у випадках, передбачених ст. 335 ЦК України: коли власник морського судна відмовився від нього (наприклад, судно, кинуто його власником внаслідок посадки на мілину); коли власник морського судна невідомий (наприклад, судно, що затонуло у межах територіальних вод України); коли власник втратив право власності на судно в силу закону (наприклад, втрата права на морське судно, що затонуло). Згідно зі ст.ст. 123-124 КТМУ у випадках, коли майно, що затонуло, ставить безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю чи здоров'ю людей, забрудненню навколишнього природного середовища, а власник майна, що затонуло, не піднімає його у термін, встановлений портом, порт має право вжити заходів щодо підняття майна, а при необхідності – щодо його знищення. Власник морського судна, що затонуло, якщо він має намір підняти це майно, повинен повідомити про це найближчий морський порт України протягом одного року з дня, коли майно затонуло. Якщо власник не зробить заяви або не підніме майно у встановлений строк, він втрачає право власності на це судно і це судно стає державною власністю.

Безхазяйне судно приймається на облік органом, що здійснює державну реєстрацію прав на нерухоме майно, за заявою органу місцевого самоврядування, на території якого воно розміщено, про що робиться оголошення у друкованих засобах масової інформації. Пі-

сля перебігу одного року з дня взяття на облік, безхазяйне судно, за заявою органу, уповноваженого управляти майном відповідної територіальної громади, може бути передано за рішенням суду у комунальну власність відповідно до ст. 335 ЦК України (органи, що здійснюють управління комунальним майном, не завжди мають намір стати власником безхазяйного морського судна, оскільки вони можуть не мати коштів задля підтримання цього майна або розподілу його на металобрухт). За наявністю фактичного володільця судна, суд може відмовити у переданні його у комунальну власність, і тоді це судно може перейти у власність фактичного володільця в силу набувальної давності. Набуття права власності на морське судно в силу набувальної давності передбачає добросовісне, безперервне володіння ним протягом п'яти років. До того ж, право власності на транспортні засоби в силу набувальної давності згідно зі ст. 344 ЦК України набувається за рішенням суду.

Похідні способи набуття права власності на морське судно виникають з договорів про відчуження. До таких належить договір купівлі-продажу, щодо якого на практиці розроблено відповідні проформи, які враховують специфіку того чи іншого судна, яке підлягає відчуженню, а також його характеристики – нове або таке, що вже було у користуванні тощо (наприклад типова форма NSF, яка була розроблена Асоціацією судових брокерів Норвегії і підтримана міжнародною організацією БІМКО).

Договором про відчуження морського судна є договір лізингу судна. За договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно. Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном і його вартість за договором морського лізингу. Договір лізингу повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору лізингу судна можуть бути доведені виключно письмовими доказами. У договорі лізингу судна повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудування судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрата пального, термін користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і термін внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані (ст.ст. 215-221 КТМУ).

Ще однією підставою виникнення права власності на морське судно є відмова власником від своїх прав на морське судно внаслідок абандону. Абандоном є заява страхувальника про відмову від своїх прав на застраховане судно і отримання повної страхової суми у випадках: пропажі судна безвісти; економічної недоцільності відбудування або ремонту застрахованого судна; захоплення судна, якщо захоплення триває більше двох місяців. Заява про абандон повинна бути зроблена страхувальнику протягом шести місяців з моменту закінчення термінів (настання обставин), зазначених вище. Із закінченням шестимісячного терміну страхувальник втрачає право на абандон, але може вимагати відшкодування збитків на загальних підставах. Заява про абандон не може бути зроблена страхувальником умовно і не може бути взята назад (ст.ст. 271-273 КТМУ). Заява абандону є підставою переходу права власності на морське судно до страховика за договором морського страхування.

Припинення права власності на морське судно відбувається на загальних підставах у зв'язку з укладенням відповідних договорів, а також внаслідок відмови від права власності шляхом скоєння дій, які свідчать про відповідне волевиявлення власника. Наприклад, судно, що втратило свої властивості, може бути віднесено до категорії "майна, що затонуло" (п. 1 ст. 120 КТМУ). У зв'язку з цим власника може бути зобов'язано знищити це морське судно (п.1 ст. 123 КТМУ), тоді як порт має право за рахунок власника знищити це судно (п. 3 ст.123 КТМУ). Майно, підняте портом внаслідок того, що воно становило безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю і здоров'ю людей або забруднення навколишнього природного середовища, може бути витребуване його власником протягом двох років з дня, коли майно було фактично піднято. Якщо підняте майно реалізовано портом через неможливість або недоцільність його зберігання, власнику майна повертається виручена від реалізації сума за вирахуванням усіх витрат, понесених портом у зв'язку з підняттям, зберіганням і реалізацією майна (ст. 126 КТМУ). Таким чином законодавець передбачив можливість збереження за первісним власником його прав щодо власності на морське судно.

З переходом права власності на транспортний засіб відбувається процедура державної реєстрації цього транспортного засобу. Правова сутність державної реєстрації транспортного засобу полягає у наступному: по-перше, державна реєстрація не є підставою виникнення права власності на транспортний засіб; по-друге, державна реєстрація транспортного засобу відбувається внаслідок визнання права власності на цей транспортний засіб; по-третє, державна реєстрація транспортного засобу є обов'язком його власника.

Державна реєстрація транспортних засобів – це реєстрація уповноваженими у встановленому законом порядку органами державної влади транспортних засобів, що передбачає їх облік на території України.

Законодавством встановлено спеціальний порядок реєстрації автотранспорту, морських суден, повітряних суден і залізничних вагонів. Зазначимо на особливості реєстрації морських суден.

Реєстрація морського судна в Україні здійснюється відповідно до "Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України", затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. № 1069 [15] та означає внесення відомостей про нього до одного з відповідних реєстраційних документів: Державного судового реєстру України, Суднової книги України. Реєстрацію суден в Україні здійснюють: капітани морських портів; Головна державна інспекція України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекція України). Державний нагляд за виконанням вимог законодавства про реєстрацію та ведення обліку суден, що мають право плавання під Державним прапором України здійснює Інспекція Головного державного реєстратора флоту відповідно до "Положення про Інспекцію Головного державного реєстратора флоту", затвердженого Наказом Мінтрансу України від 20.10.1997 р. № 369.

Реєстрації в морських портах підлягають морські торговельні судна (пасажирські, наливні судна, судна, призначені для перевезень небезпечних вантажів, а також буксири незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості, тощо). Реєстрації в Держфлотінспекції України підлягають річкові та маломірні судна. Відповідальність за повноту і точність реєстраційних даних про судно, а також за наслідки, які можуть виникнути через неподання або подання недостовірних відомо-

мостей про судно, несе власник судна або особа, яка використовує судно на інших законних підставах (судновласник, фрахтувальник). За реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України та будь-які подальші зміни зроблених у них записів, а також за видачу судових документів справляються збори, порядок та розмір яких встановлюється "Положенням про збір за реєстрацію суден у Державному судновому реєстрі України і Судновій книзі України", затвердженим Наказом Міністерства України від 27.03.1998 р. № 93.

Реєстрація у Державному судновому реєстрі України здійснюється на підставі погодженої в Інспекції письмової заяви судновласника (із зазначенням терміну реєстрації: постійного чи тимчасового), що подається капітанові морського порту, до якої додаються такі документи: заповнена судновласником анкета Державного суднового реєстру України; копія документа, що підтверджує право власності на судно; копія обмірного свідоцтва; копія свідоцтва про придатність судна до плавання; копія пасажирського свідоцтва (для пасажирського судна); копія свідоцтва про мінімальний склад екіпажу; копія страхового полісу або іншого документа із зазначенням умов забезпечення цивільної відповідальності судновласника за шкоду від забруднення нафтою, передбачених міжнародними договорами (угодами), до яких приєдналася Україна; свідоцтво про тимчасове право на плавання під Державним прапором України, якщо воно видавалося; копія договору морської іпотеки або довідки про підтвердження відсутності заставних зобов'язань на судно; копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності.

Судно, зафрахтоване за договором бербоут-чартеру, на підставі письмової заяви фрахтувальника може бути зареєстроване у Державному судновому реєстрі України тимчасово, на термін, що не перевищує терміну чинності такого договору, якщо на момент реєстрації судна воно не було внесене до суднового реєстру іншої держави або якщо таке судно внесене до суднового реєстру іншої держави, але запис про нього припинено, про що судновласник повинен подати відповідний сертифікат. Для реєстрації іноземного судна, отриманого судновласником України для експлуатації на умовах бербоут-чартеру, додатково до документів, зазначених вище, крім копій документів, що підтверджують право власності на судно, додаються: копія договору фрахтування; письмовий дозвіл судновласника на реєстрацію; письмовий дозвіл на реєстрацію компетентного органу держави іноземної реєстрації судна; письмовий дозвіл заставодержателя, якщо судно заставлене.

Рішення про реєстрацію судна або про відмову у його реєстрації приймається протягом 10 днів з дня одержання заяви і необхідних документів. З моменту реєстрації судно набуває права плавання під Державним прапором України. З отриманням судових реєстраційних документів на судно наносяться назва судна та найменування порту реєстрації.

Реєстрація у Судновій книзі України здійснюється на підставі письмової заяви судновласника (зазначається термін реєстрації: постійний чи тимчасовий), що подається до органу державної реєстрації суден, до якого додаються такі документи: копія документа, що підтверджує право власності на судно; копія свідоцтва про придатність судна до плавання (акт технічного огляду); копія договору іпотеки або довідка про відсутність заставних зобов'язань на судно; документ, що підтверджує сплату зборів за реєстрацію судна у Судновій книзі України та видачу судових документів.

Судно, зафрахтоване за договором бербоут-чартеру, на підставі письмової заяви фрахтувальника може бути зареєстроване у Судновій книзі України тимчасово, на термін, що не перевищує терміну дії такого договору, якщо на момент реєстрації воно не було внесене до суднового реєстру іншої держави та якщо таке судно внесене до суднового реєстру іншої держави, але запис про нього припинено, про що судновласник повинен подати письмове посвідчення компетентного органу цієї держави. У разі реєстрації іноземного судна, отриманого судновласником України для експлуатації на умовах бербоут-чартеру, додатково до документів, зазначених вище, крім копій документів, що підтверджують право власності на судно, додаються: копія договору фрахтування; письмовий дозвіл судновласника на реєстрацію; письмовий дозвіл на реєстрацію компетентного органу іноземної держави реєстрації судна; письмовий дозвіл заставодержателя, якщо судно заставлене.

Після державної реєстрації у п'ятиденний термін з моменту прийняття заяви судновласникові видається судовий білет та відповідно до нього інші судові документи, саме з цього моменту судно набуває права плавання під Державним прапором України. Зареєстрованому в Судновій книзі України судну присвоюється реєстраційний номер з літерою К (наприклад 14-К). У разі реєстрації судна, отриманого на умовах бербоут-чартеру, судовий білет видається судну незалежно від того, переходить до судновласника України право власності на судно чи судно після закінчення терміну дії договору підлягає поверненню власникові, але у судовому білеті зазначається термін дії договору фрахтування. Після того як право власності на законних підставах переходить до судновласника України, судно підлягає постійній реєстрації із заміною судового білета.

Виключення судна з Державного суднового реєстру України чи Суднової книги України здійснюється шляхом припинення записів про його реєстрацію і вилучення судових реєстраційних документів. Виключення може бути постійним або тимчасовим. Постійне виключення здійснюється: у разі втрати судном права плавання під Державним прапором України; у разі загибелі судна або зникнення його безвісно; у разі визнання судна непридатним для подальшої експлуатації; у разі закінчення дії договору бербоут-чартеру іноземного судна. У разі постійного виключення судна орган реєстрації у п'ятиденний термін видає свідоцтво про виключення судна з Державного суднового реєстру України чи Суднової книги України. Тимчасове виключення судна з Державного суднового реєстру України або Суднової книги України здійснюється в разі його передачі на законних підставах у тимчасове володіння чи використання іноземній державі, юридичній або фізичній особі, а також особі без громадянства, з тимчасовою заміною Державного прапора України на прапор іноземної держави, за умови, що: згідно із законодавством іншої держави дозволяється заміна прапора; судновласник згоден на тимчасову заміну прапора; заставодержатель зареєстрованих застав судна згоден на тимчасову заміну прапора. У разі тимчасового виключення судна з Державного суднового реєстру України чи Суднової книги України орган державної реєстрації видає свідоцтво про тимчасове виключення судна із Державного суднового реєстру або Суднової книги України.

Законодавство України є недосконалим щодо умов та порядку реєстрації морських суден: не визначаються умови повторної реєстрації судна; не встановлено порядок зміни місця реєстрації судна; не вказується на порядок і строки реєстрації суден, які було збудовано або які було придбано за кордоном, якщо вони прибули

в український порт і мають використовуватися в Україні. Найбільш суттєвим й актуальним, на наш погляд, є питання про запровадження в Україні практики ведення окремого реєстру суден, які експлуатуються на умовах бербоут-чартеру, це пов'язано з необхідністю встановлення спеціальних умов, строків і порядку реєстрації та забезпеченням публічності цього реєстру і зручності його використання всіма зацікавленими щодо цього судна суб'єктами. За змістом Державний судновий реєстр України та Суднова книга України мають містити не тільки відомості про судно, його власника та зобов'язальні права, як це передбачено формами ведення цих реєстрів, а й відомості про інші речові права на судно. Зокрема, главою III КТМ Російської Федерації встановлено ведення державного суднового реєстру, суднової книги і бербоут-чартерного реєстру, а також передбачається первісна реєстрація збудованого судна протягом одного місяця з дня спуску його на воду. Зазначається і на те, що у державному судновому реєстрі і суднової книзі реєструються право власності та інші речові права на судно, а також обмеження цих прав (іпотека, довірче управління тощо).

Зазначені пропозиції вимагають перегляду глави 2 КТМУ та внесення відповідних змін до "Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України", затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. № 1069.

Отже, реєстрація транспортних засобів – це встановлений законодавством порядок обліку транспортних

засобів, який передбачає засвідчення даних щодо їх власників або користувачів.

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 09.11.2000 р. № 1684 "Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки" // Офіційний Вісник України. – 2000. – № 46. – Ст. 1994.
2. Закон України від 10.11.1994 р. "Про транспорт" // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 "Про Правила дорожнього руху України" // ОВУ. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
4. Закон України від 05.04.2001 р. "Про автомобільний транспорт" (в редакції від 23.02.2006 р.) // ОВУ. – 2006. – № 13. – Ст. 858.
5. Статут залізниць України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457 // ОВУ. – 1998. – № 14. – Ст. 548.
6. Наказ Міністерства транспорту України від 01.06.1998 р. № 207 "Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України" // ОВУ. – 1999. – № 34. – С. 204.
7. Наказ Держкомстату України від 22.02.2001 р. № 102 "Про затвердження Інструкції щодо складання державної статистичної звітності про наявність торговельних суден за формою № 2-вод" // Офіційний вісник України. – 2001. – № 11. – Ст. 474.
8. *Егоров Л.М.* Правовое значение классификации плавучего объекта как морского судна // Морское право. – 1980. – Выпуск 252. – С. 23–43.
9. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВР. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
10. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. // ВВР. – 1993. – № 25. – Ст. 274.
11. Цивільний кодекс України // ВВР. – 2003. – № 40, 41. – Ст. 356.
12. Господарський кодекс України // ВВР. – 2003. – № 18–22. – Ст. 144.
13. Наказ Державіаслужби від 31.01.2006 р. № 67 "Про затвердження Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні" // Офіційний вісник України. – 2006. – № 8. – Ст. 475.
14. Юридический справочник по торговому мореплаванню / Под ред. А.С. Кокина. – М., 2002. – С. 32–34, 433–441.
15. Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. № 1069 "Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України" // ОВУ. – 1997. – № 40. – С. 24.

Надійшла до редколегії 30.12.06