

ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ УНІФІКАЦІЇ НОРМ ЩОДО МОРСЬКОЇ ЗАСТАВИ ТА ІПОТЕКИ СУДНА

SPECIAL ASPECTS OF INTERNATIONAL LEGAL UNIFICATION OF MARITIME LIEN AND VESSEL MORTGAGE RULES

Покачалова А.Г.,
*кандидат юридичних наук,
асистент кафедри міжнародного приватного права
Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

Інститути морської застави та іпотеки завжди потребували уніфікації законодавства у зв'язку з їх міжнародним характером. Уніфікація на рівні укладення міжнародних договорів стала розповсюдженим явищем. Зазначені інститути права отримали закріплення в таких міжнародних документах, як Міжнародна конвенція «Про уніфікацію деяких правил правового регулювання морських привілейованих вимог та іпотеки морських суден» від 10 квітня 1926 р. та однойменна Конвенція від 27 травня 1967 р., Женевська конвенція «Про морські застави та іпотеки» 1993 р.

Ключові слова: уніфікація, морська застава, іпотека, примусовий продаж судна, вимоги щодо заробітної плати.

Інститути морського залого та іпотеки завжди потребували уніфікації законодавства в зв'язку з їх міжнародним характером. Уніфікація на рівні укладення договорів стала розповсюдженим явищем. Указані інститути права отримали закріплення в таких міжнародних документах, як Міжнародна конвенція «Об уніфікації деяких правил правового регулювання морських привілейованих вимог та іпотеки морських суден» від 10 квітня 1926 г. та однойменна Конвенція від 27 травня 1967 г., Женевська конвенція «О морських залого та іпотеках» 1993 г.

Ключевые слова: унификация, морской залог, ипотека, принудительная продажа судна, требования по заработной плате.

Being international in nature, institutes of Maritime Liens and Mortgages always required legislative unification. The unification on the level of international agreements became a common phenomenon. These institutes of law were enshrined in such international documents as the International Convention "On the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages" dd. April 10, 1926, and the Convention of the same name dd. May 27, 1967, the 1993's Geneva Convention "On maritime liens and mortgages".

Key words: unification, maritime liens, mortgages, forced vessel sale, wages-related claims.

Постановка проблеми. Торгівельне мореплавання становить галузь, яка пов'язана зі значними матеріальними витратами та має ризиковий характер. Це зумовило появу способів забезпечення зобов'язань, які покликані підвищити зростання фінансування судноплавання та захистити інтереси кредиторів.

Морське право в континентальній та загальній правових сім'ях має набагато більше спільного, ніж будь-яка галузь приватного права. Тому уніфікація законодавства на рівні укладення міжнародних договорів стала розповсюдженим явищем. Інститути морської застави та іпотеки особливо потребували уніфікації у зв'язку з їх міжнародним характером. Зазначені інститути права отримали закріплення в таких міжнародних документах, як Міжнародна конвенція «Про уніфікацію деяких правил правового регулювання морських привілейованих вимог та іпотеки морських суден» від 10 квітня 1926 р. та однойменна Конвенція від 27 травня 1967 р., Конвенція «Про морські застави та іпотеки» 1993 р.

Аналіз останніх досліджень. На думку дослідників, Конвенція «Про уніфікацію деяких правил правового регулювання морських привілейованих вимог та іпотеки морських суден» від 10 квітня 1926 р. мала ряд недоліків: неточність формулювання «при-

належність морського судна до певної країни», відсутність уніфікованих вимог щодо дійсності застави морських суден і морських привілейованих вимог та їх визнання в інших державах-учасниках. Ці недоліки намагалися ліквідувати шляхом прийняття нової однойменної Конвенції у 1967 р. [5]. Слід зазначити, що остання так і не набула чинності. У зв'язку із цим у 1993 р. в Женеві була прийнята Конвенція «Про морські застави та іпотеки» (далі – Женевська конвенція). Женевська конвенція набула чинності 5 вересня 2004 р. Україна приєдналася до Конвенції у 2002 р.

Метою статті є дослідження основних інститутів Женевської конвенції «Про морські застави та іпотеки» та застосування її норм у судовій практиці.

Виклад основного матеріалу. Женевська конвенція не містить визначень використовуваних у ній понять «іпотека» та «морська застава». Відповідно до українського законодавства до морських суден застосовується правовий режим іпотеки. У ст. 634 Кодексу торговельного мореплавання України 1994 р. (далі – КТМ України) визначено, що будь-яке судно, зареєстроване у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судовласником (іпотечним заставодавцем) для забезпе-

чення зобов'язання кредиторів (іпотечному заставодержателю). Іпотечним заставодержателем може бути будь-яка юридична або фізична особа України чи іноземної держави, якій відповідно до законодавства України судно може бути відчужено.

Важливим положенням Конвенції стало визначення умов, за яких визнаються та підлягають примусовому здійсненню іпотеки та обтяження того самого характеру в державах-учасниках. У ст. 1 Женевської конвенції такими умовами визнаються:

– встановлені іпотеки та обтяження вносяться до реєстру, згідно із законодавством держави, в якій це судно зареєстровано;

– реєстр або інші документи є відкритими для публічної перевірки;

– витяги з реєстру та копії таких документів можуть бути отримані від органу, що реєструє;

– у реєстрі або інших документах вказуються ім'я та адреса особи, на користь якої встановлені іпотека або обтяження, зазначена максимальна сума забезпечення, дата та інша інформація, яка згідно із законодавством держави реєстрації визначає черговість задоволення щодо інших зареєстрованих іпотек та обтяжень.

На думку автора, таке положення Конвенції має особливе значення, оскільки саме із визнанням способів забезпечення зобов'язань в іноземній державі виникає найбільше проблем у міжнародно-правовому регулюванні.

Женевською конвенцією встановлюється, що черговість задоволення зареєстрованих іпотек або обтяжень, стосовно одне одного та їх наслідки для третіх сторін, визначаються законодавством держави реєстрації; однак усі питання щодо процедури примусового здійснення регулюються законодавством держави, де це здійснення має місце.

Конвенція містить перелік вимог, що забезпечуються морською заставою судна, які можна поділити на чотири групи:

1) засновані на договорі – вимоги щодо заробітної плати та інших сум, які належать капітану, командному складу та іншим членам екіпажу судна у зв'язку з їх працею на судні, включаючи витрати з репатріації та внески у фонд соціального страхування, що виплачуються від їх імені;

2) засновані на делікті – вимоги у зв'язку із загибеллю або тілесними пошкодженнями на суші або на воді, якщо вони безпосередньо пов'язані з експлуатацією судна; вимоги, що впливають із цивільних правопорушень, пов'язаних із заповіданням матеріальної шкоди або шкоди у процесі експлуатації судна, за винятком втрати або пошкодження вантажу, контейнерів чи багажу пасажирів, що перевозяться на судні;

3) публічні вимоги – вимоги щодо виплати портових зборів, зборів за користування каналами та іншими водними шляхами і лоцманських зборів;

4) вимоги щодо винагороди за рятування судна (ст. 4).

Перелічені морські застави мають пріоритет перед іншими зареєстрованими іпотеками та обтя-

женнями. Морські застави задовольняються в тому порядку, в якому вони закріплені у ст. 4 Женевської конвенції, за тієї, однак, умови, що морські застави, які є забезпеченням вимог щодо винагороди за рятування судна, мають пріоритет над усіма іншими морськими заставами, встановленими щодо судна до моменту здійснення операцій, у результаті яких виникають зазначені застави. Морські застави супроводжують судно незалежно від будь-якого переходу права власності або зміни реєстрації чи прапора. У Конвенції встановлений строк давності морських застав, який становить один рік.

Важливим є питання щодо визначення сторін морської застави. Як зазначає В.Б. Липавський, використання терміна «заставодавець» стосовно застави, зокрема морської застави, за законом не може бути визнано обґрунтованим [4]. Вірніше було б сформулювати питання так: дії (бездіяльність) якої особи можуть спричинити виникнення морської застави на судно? Конвенція «Про уніфікацію деяких правил правового регулювання морських привілейованих вимог та іпотеки морських суден» 1967 р. визначила, що морською заставою забезпечуються вимоги стосовно судовласника (ст. 4). Термін «судновласник» розуміється як такий, що включає в себе димайз-чартерного та іншого фрахтівника, керівника або оператора судна.

У Женевській конвенції 1993 р. термін «судновласник» більше не використовується, але підхід залишився той самий: морською заставою на судно забезпечуються вимоги до його власника, фрахтівника за димайз-чартером, керівника або оператора судна.

Щодо предмету морської застави, то в конвенціях 1967 р. та 1993 р. він обмежується лише судном. На думку дослідників, подібне звуження переліку майна, який забезпечує морські вимоги, є наслідком загальної тенденції до обмеження випадків застосування морської застави.

Актуальним є питання щодо моменту виникнення морської застави. Женевська конвенція 1993 р. не містить норм, які регулюють указану проблему. На думку дослідників, морська застава виникає одночасно з морською вимогою, як, наприклад, вимога деліктного характеру виникає одночасно з моментом спричинення шкоди.

Женевська конвенція, як частина чинного законодавства, застосовується судовими органами України. Судом України було розглянуто справу з іноземним елементом, яка стосувалась вимог, які забезпечуються морською заставою щодо судна.

Суд м. Іллічівськ Одеської області України розглянув цивільну справу за позовом Іллічівського транспортного прокурора Одеської області України та фізичних осіб до компанії «Pacifica Group United» UAB (далі – Компанія) про стягнення заборгованості та звернення стягнення на майно.

Судом було встановлено, що Компанією з лютого по квітень 2009 р. було укладено контракти про працевлаштування, відповідно до яких вона зобов'язалась проводити виплати щомісячної заро-

бітної плати у розмірах, встановлених указаними контрактами. Проте Компанія зобов'язання не виконувала та заборгованість склала 164 427 євро.

Компанії «Pacifica Group United» UAB належить теплохід «Pacifica 1», номер IMO 7631626, прапор Островів Кука, порт припису Аватіу. Теплохід «Pacifica 1» прибув до Іллічівського судноремонтного заводу (Україна) 22 червня 2009 р. для проведення ремонтних робіт на судні і дотепер знаходиться в акваторії заводу.

Відповідно до ст. 13 КТМ України на судно та трудові правовідносини з моменту заходу судна до територіальних вод України розповсюджується законодавство України та чинні міжнародні договори.

Відповідно до п. 1(а) ст. 4 Женевської міжнародної конвенції «Про морські застави та іпотеки» від 6 травня 1993 р. вимоги, які виникають щодо заробітної плати та інших сум, які належать капітанові, командному складу та іншим членам екіпажа судна у зв'язку з їх працею на судні, включаючи видатки з репатріації, є морською заставою.

Суд прийшов до висновку, що належна членам екіпажу теплоходу «Pacifica 1» заробітна плата є морською заставою на вартість частини судна у відповідній сумі заборгованості судовласника із заробітної плати.

Згідно зі ст. 348 КТМ України судовласник відповідає за своїми обов'язками належним йому майном, на яке відповідно до чинного законодавства України може бути звернене стягнення. Зазначені позовні вимоги є привілейованими вимогами. Відповідно до п. 16 ст. 42 і ч. 1 ст. 358 КТМ України вони підлягають переважному задоволенню перед іншими вимогами. Відповідно до ч. 1 ст. 359 КТМ України вимога про стягнення заборгованості із заробітної плати підлягає переважному задоволенню за рахунок вартості судна.

Аналізуючи матеріали справи, суд прийшов до висновку, що вимоги позивачів підлягають задоволенню в повному обсязі у частині стягнення заборгованості з Компанії щодо заробітної плати та виплат на харчування. Судом було враховано, що у відповідача на території України немає ніякого майна, за винятком теплоходу «Pacifica 1», який знаходиться в акваторії Іллічівського судноремонтного заводу. Суд виніс рішення про стягнення заборгованості шляхом звернення стягнення на теплохід «Pacifica 1».

Повертаючись до теоретичного аналізу положень Женевської конвенції, слід зазначити, що у разі примусового продажу судна в державі-учасниці всі зареєстровані іпотеки або обтяження, за винятком тих,

які були прийняті покупцем за згодою їх держателів, і всі застави та інші обтяження будь-якого роду припиняють свою дію щодо цього судна за умови:

1) на момент продажу судно знаходиться в межах юрисдикції держави-учасниці;

2) продаж здійснено згідно із законодавством зазначеної держави та положеннями Женевської конвенції 1993 р.

В Україні примусовий продаж буде регулюватися КТМ України. Згідно зі ст. 370 КТМ України звернення стягнення на закладене судно провадиться за рішенням господарського суду або Морської арбітражної комісії. Рішення про продаж арештованого судна публікується в одній із центральних газет протягом трьох днів підряд.

На доповнення до публікації вищезазначені органи повинні принаймні за 30 днів до продажу судна надіслати рекомендованим листом сповіщення про час і місце продажу судна з повідомленням про вручення:

а) органу, що зареєстрував судно або право власності на судно, яке будується;

б) усім зареєстрованим держателям іпотеки і морських вимог.

Внаслідок примусового продажу судна всі іпотеки, за винятком тих, відповідальність за якими взяв на себе, за згодою іпотечних заставодержателів, покупець судна або судна, яке будується, а також усі морські застави та інші зобов'язання припиняють свою дію за умов: на момент продажу судно або судно, що будується, знаходилося на території України; продаж їх здійснювався відповідно до законодавчих актів України.

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок, що Женевська конвенція 1993 р. регулює найважливіші питання у сфері морських іпотек та застав. Уніфікація норм у зазначеній сфері є надзвичайно важливою для уникнення проблеми невизнання морських застав та іпотек, встановлених у тій чи іншій державі. Конвенція окреслила умови, за яких визнаються та підлягають примусовому здійсненню іпотеки та обтяження того ж характеру, містить перелік вимог, які забезпечуються морською заставою щодо судна, а також черговість їх задоволення та пріоритет таких вимог перед зареєстрованими морськими заставами, іпотеками та іншими обтяженнями того ж характеру. Крім того, Конвенція закріпила право слідування морських застав за судном і встановила правила, які стосуються процедури примусового продажу арештованого судна для забезпечення вимог кредитора.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Жорник И.В. Международно-правовая унификация норм об ипотеке морских судов и пути разрешения конфликта квалификации в связи с их применением / И.В. Жорник // Юридическая наука. – 2013. – № 1. – С. 88–93.
2. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 9 грудня 1994 р. (станом на 27 липня 2010 р.) // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 52 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/>.
3. Про морські застави та іпотеки : Міжнародна конвенція від 6 травня 1993 р. (станом на 22 листопада 2002 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_471.
4. Липавский В.Б. Правовое регулирование морского залога / В.Б. Липавский. – М. : Юрист, 2006. – 76 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=600>.
5. Фалилеев П.А. Ипотека морских судов / П.А. Фалилеев. – М. : Международные отношения, 1997. – 191 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступа : http://www.falileev-partners.ru/publications/book_cnt.htm.