

УДК656.612.01

**SHIPOWNERS IN THE MARITIME BUSINESS AND LEGAL SYSTEM****СУБЪЕКТЫ СУДОВЛАДЕНИЯ В СФЕРЕ МОРСКОГО БИЗНЕСА И  
В СИСТЕМЕ МОРСКИХ ПРАВООТНОШЕНИЙ**

**Kirillova E.V.**, *associate professor*, **Shibaev A.G.**, *DSc, professor*  
**Кириллова Е.В.**, *доцент*, **Шибяев А.Г.**, *профессор*  
*Odessa National Maritime University, Ukraine*  
*Одесский национальный морской университет, Украина*

**ABSTRACT**

The article describes the main kinds of shipownership the maritime business and legal system, describes and defines the concept of «Owner of the ship», «Real Owner», «Owner», «The Owner», «Ship Owner», «Disponent Owner», «Chartered Owner» or «Time Chartered Owner», «Managing Owner».

**Keywords:** owner of the ship, owner, manager, operator.

**Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими задачами**

Одной из центральных фигур в сфере морского бизнеса является Судовладелец. Именно с этим субъектом правоотношений в мореплавании связаны все вопросы использования судна. Для обозначения Судовладельца в международной морской практике употребляется термин «Owner», который дословно переводится как «Владелец». Также широко используются термины «Owner of the ship», «Real Owner», «The Owner», «Ship Owner», «Disponent Owner», «Chartered Owner», «Time Chartered Owner», «Managing Owner». При этом Судовладелец редко оказывается фактическим Владельцем (Собственником) судна, а Владелец (Собственник) судна, в свою очередь, не всегда является Судовладельцем. В англоязычной же терминологии понятие «Owner» часто используется для обозначения, как Владельца судна, так и Судовладельца. Таким образом, все вышеназванные понятия, связанные друг с другом термином «Owner», имеют сходства и различия, которые практически не освещаются в современных информационных источниках, учебной литературе, периодических изданиях и научных работах.

**Анализ последних достижений и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и выделение нерешенных ранее частей общей проблемы**

В работе [1] рассмотрены основные формы судовладения в системе морских правоотношений, предпринята попытка описать их характерные признаки и специфические свойства. Однако, материал, изложенный в указанной статье, требует уточнения и расширения.

### **Формулировка цели статьи (постановка задач)**

Цель статьи – разграничить понятия, связанные друг с другом термином «Owner», а именно: «Фактический Владелец судна» («Owner of the ship», «Real Owner», «Owner», «The Owner», «Ship Owner»), «Судовладелец-распорядитель» («Disponent Owner»), «Чартерный Судовладелец» («Chartered Owner») или Тайм-Чартерный Судовладелец («Time Chartered Owner»), «Судовладелец-менеджер» или «Управляющий Судовладелец» («Managing Owner») и уточнить их содержание.

### **Изложение материала исследования с обоснованием полученных результатов**

В системе торгового мореплавания судно выступает в роли объекта морских правоотношений и рассматривается как имущество. Следовательно, как всякое имущество, судно должно обладать определенными качествами, одним из которых является обязательная принадлежность субъекту права собственности. Иными словами, имущество должно находиться в установленной законом форме собственности. В соответствии с ч. 1 ст. 16 Кодекса торгового мореплавания Украины (КТМУ) [2] суда «могут находиться во всех формах собственности, если иное не предусмотрено законодательными актами Украины». Некоторое имущество, в том числе и отдельные типы судов, по соображениям государственной безопасности или каким-либо иным причинам могут полностью или частично изыматься из оборота. Именно в роли такого имущества, частично изымаемого из оборота, в морском праве выступают суда, оборудованные ядерной энергетической установкой. В соответствии с ч. 2 ст. 16 КТМУ [2] такое судно может находиться только в государственной собственности.

Таким образом, судно, как объект морских правоотношений, должно обязательно принадлежать определенному субъекту права собственности. Однако, как указывалось выше, субъект судовладения в системе морских правоотношений редко оказывается фактическим Владельцем (Собственником) судна, а Владелец (Собственник) судна, в свою очередь, не всегда является Судовладельцем. В соответствии с положениями ч. 2 ст. 20 КТМУ [2]:

– «Судовладелец - юридическое или физическое лицо, которое эксплуатирует судно от своего имени, независимо от того, является ли оно Владельцем судна, или использует на других законных основаниях»;

– «Владельцем судна является субъект права собственности или лицо, которое осуществляет относительно закрепленного за ним судна права, к которым применяются правила о праве собственности».

В свою очередь, право собственности, о котором идет речь в определении понятия «Владелец судна», - это урегулированные законом общественные отношения по владению, пользованию и распоряжению имуществом. Таким образом, для признания субъекта правоотношений Собственником судна, этот

субъект должен на законных основаниях обладать тремя правомочиями: правом владения<sup>1</sup>; правом пользования<sup>2</sup>; правом распоряжения<sup>3</sup> (рис. 1).

В практике международного морского судоходства наряду с термином «Owner» широко используются словосочетания «Owner of the ship», «Real Owner», «The Owner», «Ship Owner», «Disponent Owner», «Managing Owner», «Chartered Owner», «Time Chartered Owner». Все перечисленные понятия напрямую связаны с объектом морских правоотношений - судном, а точнее, с вопросами владения, пользования и распоряжения этим имуществом. Кроме того, все эти понятия объединяет слово «Owner», которое в англоязычной терминологии используется для обозначения, как Владельца судна, так и Судовладельца. Так, если Судовладелец («Owner», «The Owner», «Ship Owner») является фактическим Владельцем транспортного средства («Owner of the ship», «Real Owner»), то его называют просто Владельцем («Owner»). В КТМУ, а также в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) фактический Владелец судна именуется «Собственником» [2, 3].



Рис. 1. Правомочия, определяющие понятия «Владелец (Собственник)» судна и «Судовладелец»

Исходя из указанных выше правомочий (рис. 1), Владелец (Собственник) судна имеет право совершать относительно своего имущества любые действия, не противоречащие закону. Например,

1. *Право владения* – основанная на законе возможность иметь у себя данное имущество (например, имущество числится на балансе юридического лица). Владение может быть законным, или титульным (титул - предусмотренное законом основание владения), и незаконным.

2. *Право пользования* – основанная на законе возможность потребления имущества, его использования путем извлечения из него полезных свойств. Чаще всего правомочие пользования неразрывно связано с правомочием владения.

3. *Право распоряжения* – основанная на законе возможность определения юридической судьбы имущества путем изменения его принадлежности, состояния, назначения и т. п. Так, собственник может продать вещь (изменить ее принадлежность), сдать ее в аренду, отдать в залог, уничтожить и т. п.

✈ Собственник судна может самостоятельно эксплуатировать его, т. е. использовать в целях торгового мореплавания от своего имени. В этом случае фактический Владелец судна («Owner of the ship») одновременно является Судовладельцем («Owner», «The Owner», «Ship Owner»), а одноименные понятия, в свою очередь, являются тождественными (рис. 2).

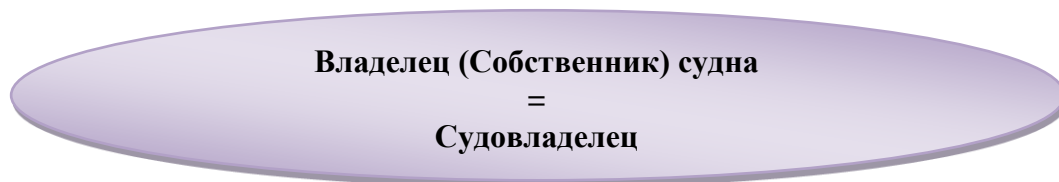


Рис. 2. Визуализация соотношения логического тождества между понятиями «Владелец (Собственник)» судна и «Судовладелец» с помощью диаграмм (кругов) Венна Эйлера

✈ В некоторых случаях осуществление права собственности непосредственно Собственником судна оказывается невозможным, что обуславливает необходимость применения имущественных прав вторичного характера. Таким образом, фактический Владелец судна («Owner of the ship»), отказавшись от самостоятельного управления работой транспортного средства, принадлежащего ему, может делегировать все свои полномочия или их часть (рис. 1) другому лицу. Это лицо, в свою очередь, от имени Владельца судна или от своего имени, за счет Владельца судна или за свой счет, осуществляет дальнейшую эксплуатацию судна. В связи с вышесказанным, очевидно, что, если фактический Владелец судна («Owner of the ship», «Real Owner») не является Судовладельцем («Owner», «The Owner», «Ship Owner»), то, с точки зрения теоретико-множественных позиций, между одноименными понятиями имеет место соотношение логического соподчинения (включения), т. е. понятие «Владелец» судна выступает в качестве более широкого (родового) понятия по отношению к понятию «Судовладелец» (рис. 3).

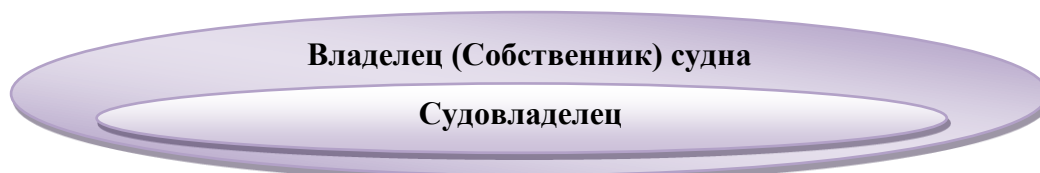


Рис. 3. Визуализация соотношения логического подчинения между понятиями «Владелец (Собственник)» судна и «Судовладелец» с помощью диаграмм (кругов) Венна Эйлера

Передача полномочий фактического Владельца судна («Owner of the ship», «Real Owner») другому лицу может осуществляться несколькими способами.

Во-первых, путем передачи судна другому лицу в бербоут (bareboat), димайз (demise) или тайм (time) чартеры (chartering). При этом фактический Владелец судна («Owner of the ship», «Real Owner») передает часть своих полномочий на основе договора фрахтования другому лицу – Фрахтователю (Charterer), который, в свою очередь, от своего имени и за свой счет осуществляет дальнейшую эксплуатацию судна. В частности, при заключении договора фрахтования Владелец судна («Owner of the ship», «Real Owner») передает второй стороне договора - Фрахтователю (Charterer) право владения и

право пользования своим судном. Владелец судна при этом остается его Собственником, а Судовладельцем становится вторая сторона договора - Фрахтователь (Charterer) - лицо, которому переданы вышеназванные правомочия. В английской терминологии лицо, которое не является фактическим Владельцем судна («Owner of the ship»), но получило право владения и право пользования этим имуществом на основании договора фрахтования, именуется не просто «Судовладельцем» («Owner»), а «Судовладельцем-распорядителем» («Disponent Owner»). Именно этот термин широко применяется в бербоут (bareboat), димайз (demise) и тайм (time) чартерах (chartering). На протяжении всего срока действия договора «Судовладелец-распорядитель» («Disponent Owner») эксплуатирует судно уже от своего имени и за свой счет, имеет право заключать договоры на перевозку грузов и пассажиров, а также договоры фрахтования с другими лицами. Лицо, получившее право владения и право пользования судном от Судовладельца-распорядителя («Disponent Owner») на основании договора фрахтования, на протяжении срока его действия выступает в качестве Тайм-Чартерного Судовладельца («Time Chartered Owner»), эксплуатирует судно от своего имени и за свой счет, имеет право передавать судно в субаренду третьему лицу на условиях чартера. Причем, право пользования передается Фрахтователю, например, при заключении рейсового чартера. Право владения и пользования – при заключении тайм-чартера [4].

Во-вторых, делегирование правомочий фактического Владельца судна («Owner of the ship») другому лицу в международном морском праве может осуществляться путем передачи имущества в менеджмент специализированной компании, т. е. под ее управление или, иными словами, в оперирование («operation of the ship» - дословный перевод: «эксплуатация судна»), или, как указано в источнике [5], в операторство. При этом Владелец судна («Owner of the ship», «Real Owner») или Судовладелец-распорядитель («Disponent Owner») (далее Судовладелец) заключает с соответствующей управляющей компанией («Managing Company») договор о судовом менеджменте. В этом случае фактический Владелец судна («Owner of the ship», «Real Owner») или Судовладелец на основании соответствующего договора о судовом менеджменте делегирует часть своих правомочий, другому лицу, которое, как правило, от имени и за счет Собственника судна (или Судовладельца) осуществляет дальнейшую эксплуатацию судна. Целью данного договора является управление имуществом (судном) в интересах определенного лица. Поэтому его предметом выступает не имущество, передаваемое в управление, а те юридические и фактические действия, которые должна совершать менеджерская компания по управлению переданным ему имуществом. Наиболее распространенной формой договора судового менеджмента в международной практике является стандартное соглашение Балтийского и Международного морского комитета (БИМКО) об эксплуатационном управлении судами «SHIPMAN 98» [6]. В качестве сторон, участвующих в договоре, в форме данного соглашения фигурируют только Судовладельцы (Owners) и Менеджеры (Managers). При этом согласно данному договору

Менеджер, не эксплуатирует судно от своего имени. Этим он и отличается от Судовладельца. Судовладелец, в свою очередь, заключает с Менеджером договор, в соответствии с которым последний может практически замещать Судовладельца во всех отношениях эксплуатации морского судна («operation of the ship»). Перечень функций Менеджера в данном договоре четко определяется как набор услуг, оказываемых Судовладельцу. Кроме того в данном договоре обозначаются и обязанности Менеджера в отношении третьих лиц. В соответствии с договором судового менеджмента на Менеджера судна, могут быть (в полном объеме или частично) возложены, следующие функции: укомплектование судна экипажем; техническое обслуживание судна; его эксплуатация; бункеровка и другие виды снабжения; ведение бухгалтерского учета; страхование; иные услуги, например, ведение претензионной работы. Менеджер также может быть уполномочен на продажу и на покупку судна. Договор судового менеджмента по своей правовой природе близок к агентскому договору. В соответствии с п. 3 Части II проформы «SHIPMAN 98» [6] Менеджер является агентом, действующим от имени и по поручению Судовладельца. Таким образом, если Менеджер («Manager») на основании договора судового менеджмента получил правомочия в отношении эксплуатации судна («operation of the ship»), то в практике международного морского судоходства его часто называют «Судовладельцем-менеджером» или «Управляющим Судовладельцем» («Managing Owner»). Однако необходимо понимать, что в соответствии с договором судового менеджмента управляющей компании может быть делегировано выполнение как всего комплекса функций Судовладельца по эксплуатации судна, так и не большей его части, например, только укомплектование судна экипажем или техническое обслуживание судна.

Таким образом, статус «Manager» («Менеджер») в практике международных морских правоотношений четко определен. Одноименный термин официально применяется в проформе «SHIPMAN 98», а лицо, которому делегируются полномочия по эксплуатации судна, именуется «Судовладельцем-менеджером» или «Управляющим Судовладельцем» («Managing Owner»), несмотря на то, что данное лицо выступает как агент.

Таким образом, в практике международного морского судоходства под понятие Судовладелец («Owner») попадают все рассмотренные выше субъекты правоотношений: Судовладелец-распорядитель («Disponent Owner»), Чартерный Судовладелец («Chartered Owner») или Тайм-Чартерный Судовладелец («Time Chartered Owner»), «Судовладелец-менеджер» или «Управляющий Судовладелец» («Managing Owner») (рис. 4).

### **Выводы и перспектива дальнейшей работы по данному направлению**

1. Судно является объектом морских правоотношений и рассматривается в качестве имущества. Следовательно, как всякое имущество, судно должно принадлежать определенному субъекту права собственности.
2. Субъект судовладения в системе морских правоотношений редко оказывается фактическим Владельцем (Собственником) судна, а Владелец (Собственник) судна, в свою очередь, не всегда является Судовладельцем.

3. КТМУ[2] разделяет понятия «Судовладелец» и «Владелец» судна. Так, Судовладельцем называется юридическое или физическое лицо, которое эксплуатирует судно от своего имени, независимо от того, является ли оно Владельцем судна, или использует на других законных основаниях. В свою очередь, Владельцем судна именуется субъект права собственности или лицо, которое осуществляет относительно закрепленного за ним судна права, к которым применяются правила о праве собственности.
4. Для признания субъекта правоотношений Владельцем (Собственником) судна, этот субъект должен на законных основаниях обладать тремя правомочиями: правом владения; правом пользования; правом распоряжения.
5. В практике международного морского судоходства наряду с термином «Owner», который дословно переводится как «Владелец», широко используются словосочетания «Owner of the ship», «Real Owner», «The Owner», «Ship Owner», «Disponent Owner», «Managing Owner», «Chartered Owner», «Time Chartered Owner». Все перечисленные понятия объединены термином «Owner» и имеют определенные отличительные признаки, связанные, главным образом, с вопросами владения, пользования и распоряжения судном.
6. Фактический Владелец судна («Owner of the ship», «Real Owner», «Owner», «The Owner», «Ship Owner») – это лицо на законных основаниях обладающее правом владения; правом пользования; правом распоряжения судном, т. е. лицо, которое является фактическим Владельцем судна и занимается его эксплуатацией от своего имени и за свой счет.
7. Судовладелец-распорядитель («Disponent Owner») - лицо, получившее право владения и право пользования судном на основании договора фрахтования. На протяжении срока действия договора данное лицо эксплуатирует судно от своего имени и за свой счет, имеет право заключать договоры на перевозку грузов и пассажиров, а также договоры фрахтования с другими лицами.
8. Лицо, получившее право владения и право пользования судном от Судовладельца-распорядителя («Disponent Owner») на основании договора фрахтования, на протяжении срока его действия выступает в качестве Тайм-Чартерного Судовладельца («Time Chartered Owner»), эксплуатирует судно от своего имени и за свой счет, имеет право передавать судно в субаренду третьему лицу на условиях чартера. Причем, право пользования передается Фрахтователю, например, при заключении рейсового чартера. Право владения и пользования – при заключении тайм-чартера.
9. Управляющий Судовладелец или Судовладелец-менеджер («Managing Owner») - лицо, получившее право владения и/или право пользования судном на основании договора о судовом менеджменте («SHIPMAN 98»). На протяжении срока действия договора данное лицо эксплуатирует судно от имени и за счет Владельца судна или Судовладельца.

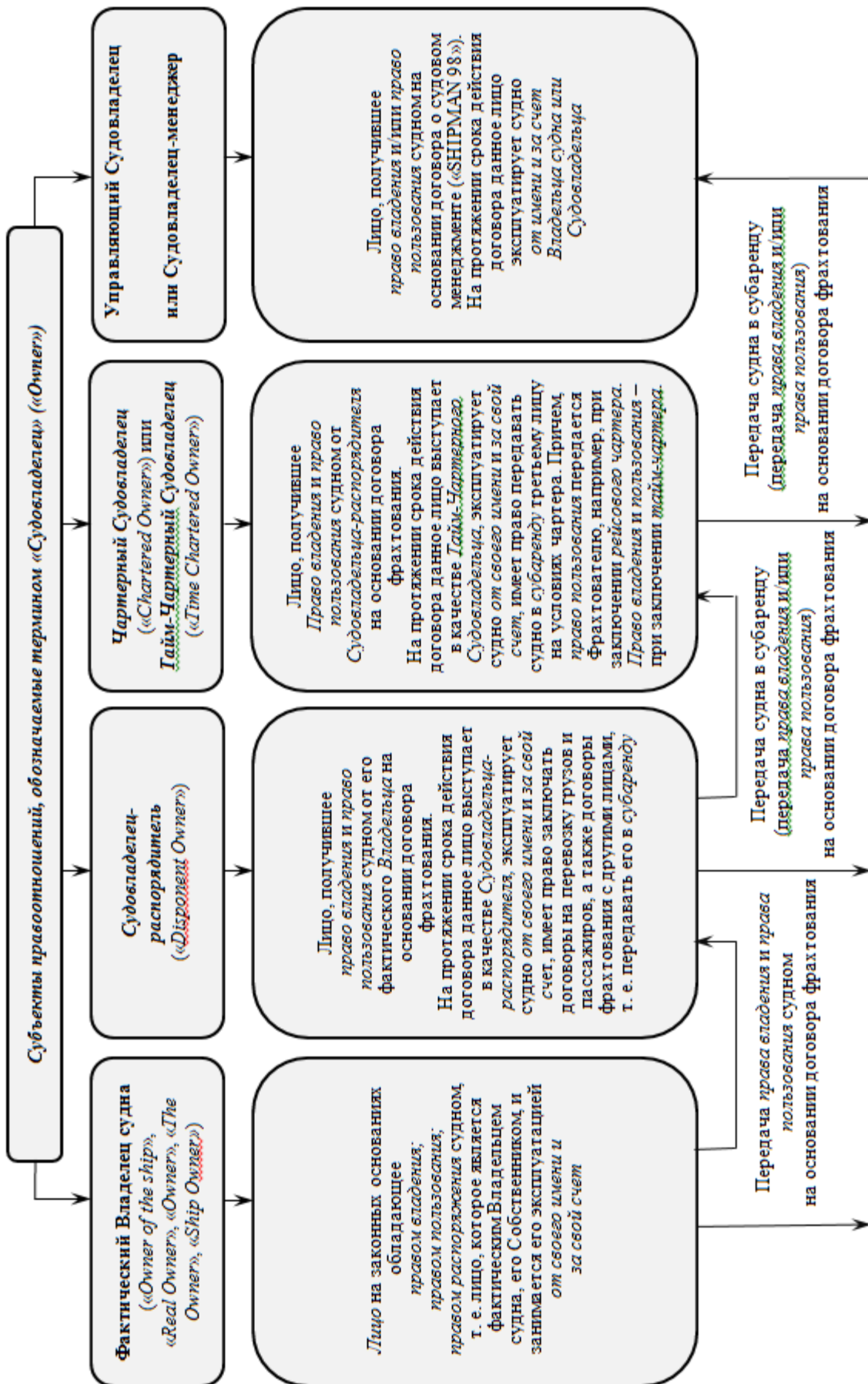


Рис. 4. Субъекты правоотношений, для обозначения которых используется термин «Судовладелец» («Owner»)



На современном этапе развития теории транспортных процессов и систем возникает объективная необходимость в проведении самостоятельных исследований, связанных с деятельностью рассмотренных субъектов судовладения, а также других участников рынка морских транспортных услуг, что определяет перспективы дальнейшей работы по данному направлению.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Кириллова Е.В. Формы судовладения в системе морских правоотношений / Е.В. Кириллова // Современные направления теоретических и прикладных исследований `2012 : сб. научн. трудов SWorld по материалам междунаучно-практ. конф., 20-31 марта 2012 г. Одесса. Т. 1 Транспорт. – Одесса: Куприенко С.В., 2012. ЦИТ: 112-210.– С. 39-44.
2. Кодекс торгового мореплавания Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kodeksy.com.ua>.
3. Кодекс Торгового Мореплавания РФ / Морской Кодекс РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morkodeks.ru/>.
4. Chartering [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.maritimeknowhow.com>.
5. Балабанов Александр. Очерки по морскому праву / Александр Балабанов, Франческо Мунари, Джорджо Суччи, Жан Рейно. – Одесса, 2001. – 216 с.
6. «SHIPMAN 98» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://www.infomarine.gr/bulletins/chartering\\_forms/shipman98.pdf](http://www.infomarine.gr/bulletins/chartering_forms/shipman98.pdf).