

МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 347.23

Е. Н. Ключева,
канд. юрид. наук, доцент кафедры транспортного права,
Киевская государственная юридическая
академия водного транспорта
им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ПРАВА СОБСТВЕННОСТИ НА МОРСКОЕ СУДНО

LEGAL REGIME OF MARITIME MERCHANT SHIP AS OBJECT OF OWNERSHIP: SHIP REGISTRATION

В статье освещаются основные проблемные вопросы в области регистрации морских судов, в частности рассматриваются вопросы несовершенства процедуры регистрации морских судов. Автором проанализированы взгляды специалистов по морскому праву и действующее законодательство по этим вопросам, а также выражается собственное видение перспектив совершенствования действующего законодательства в этой области.

This article highlights the major issues in the field of registration of ships, in particular questions of procedure imperfections registration of ships. The author analyzes the views of experts on the Law of the Sea and the existing legislation on these issues, as well as to express their vision of the future improvement of the existing legislation in this area.

Ключевые слова: государственная регистрация судов, Государственный судовый реестр, регистрация права собственности, закрытый реестр, право плавания под флагом.

Key words: state registration of vessels, the State Ship Registry, the registration of ownership, closed Register, the right to fly the flag.

ПОНЯТИЕ «регистрация судна» определяется в установлении юридической связи между имуществом (судном) и государством. Это понятие является универсальным. Термин «государственная регистрация судна» можно определить как юридический акт — действие уполномоченного государством органа, направленное на определение национальной принадлежности судна, в результате чего между государством Украина и судном устанавливается прямая (реальная) связь.

Без официальной регистрации в любой стране судно представляет собой лишь плавучий объект, имущество, правовой статус которого определяется местом его нахождения. И только с момента официальной регистрации и получения права плавания под флагом любой страны плавучий объект становится транспортным средством, судном, имеет право быть полноценным субъектом международного судоходства. Таким образом, правовой режим имущества и, в частности, права собственности на судно как на транспортное средство может быть удостоверен только после регистрации судна в любой стране. Законодательством, регулирующим вопросы регистрации судна, а также вопросы правового режима пользования имуществом — судном, и в том числе удостоверение права собственности на судно, являются нормативно-правовые акты страны, предоставившей судну право плавать под своим флагом [6].

Государственная регистрация судов — вопрос определения правового статуса имущества, регистрация судна является юридическим фактом — действием, которое порождает правовые последствия. Предоставление судну национальности и права плавания под флагом соответствующего государства является ключевым моментом регистрации судна. Все остальные процедуры, даже

включая регистрацию права собственности на судно, носят предварительный характер и имеют несравненно меньшее правовое и практическое значение. С правовой точки зрения не существует никакой разницы, в какой стране зарегистрировано судно. Если данное государство является полноправным членом мирового сообщества, не может быть ни приоритетов, ни ограничений к судам, несущим его флаг.

На сегодня государственная регистрация судов на Украине регулируется рядом нормативно-правовых актов. Глава 2 Кодекса торгового мореплавания (далее — КТМ) Украины в общих чертах регулирует порядок регистрации судов [1]. Определено, что национальная принадлежность судна определяется его государственной регистрацией на Украине и получением права плавания под государственным флагом Украины. Постановлением Кабинета министров Украины № 1069 от 26.09.1997 г. утвержден Порядок ведения Государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины (далее — Порядок), согласно которому общее руководство и контроль за регистрацией и ведением учета судов на Украине осуществляет Министерство инфраструктуры [4]. Содержание термина «регистрация судна» заключается в предоставлении судну права плавания под флагом Украины в качестве реализации собственником или лицом, использующим судно на законных основаниях, права пользования имуществом (судном). Целью регистрации судна является контроль государства за порядком правомерного пользования имуществом (судном).

Регистрацию судов в Украине осуществляют:

- капитаны морских портов — в отношении морских судов;
- Укрморречинспекция — в отношении речных судов и судов, которые не подлежат надзору классификационным обществом;
- территориальный орган Госрыбаченства по вопросам государственного надзора за безопасностью мореплавания флота рыбного хозяйства — в отношении рыболовных судов, которые не подлежат надзору классификационным обществом.

Однако надо учесть, что Кодекс торгового мореплавания был принят еще в 1995 г. и что за прошедшие почти 20 лет реалии экономического развития в целом и развития морской отрасли в частности претерпели существенные изменения, в связи с чем ряд норм КТМ устарели и стали неэффективными, а иногда и просто вредными, то есть препятствуют развитию отрасли на практике. Международный опыт уже давно пошел другим, более либеральным и эффективным путем, устранив ряд ограничений на право плавания под тем или иным национальным флагом. Вопрос несовершенства законодательства по регистрации судов поднимался среди специалистов и судовладельцев уже давно.

Под регистрацией понимаются действия по внесению определенных сведений о судне в соответствующий реестр. Судовые реестры бывают национальные или «закрытые», а также международные «открытые», то есть дают право регистрации судна как резидентам данной страны, так и нерезидентам. Существуют также «удобные флаги», то есть такие государства, выдвигающие к судам, которые регистрируются в их судовых реестрах, минимальные требования к техническому состоянию и укомплектованности судна, и осуществляют регистрацию по упрощенной процедуре.

Так, например, регистрация в Панаме является открытой, то есть независимо от гражданства каждый судовладелец вправе зарегистрировать судно под панамским флагом. Регистрация судов в открытых реестрах, как правило, лишена каких-либо ограничений в отношении национальной принадлежности лиц, то есть независимо от гражданства собственника любое судно, зарегистрированное согласно правилам в таком государстве, имеет право работать под его флагом.

Украинское законодательство, в отличие от государств, которые предоставляют так называемые «удобные флаги», имеет закрытый Реестр, то есть определенные ограничения, в частности ограничения относительно определения круга субъектов, имеющих право регистрировать суда в национальных реестрах. Как известно, действующая редакция ст. 32 Кодекса торгового мореплавания Украины (далее — КТМ) предусматривает, что право плавания под государственным флагом Украины может быть предоставлено исключительно тем судам, которые являются госу-

дарственной собственностью или находятся в собственности или в эксплуатации на условиях договора бербоут-чартера физических лиц — граждан Украины, а также юридических лиц, зарегистрированных на Украине, основанных исключительно украинскими владельцами [8].

Получается, как указано в вышеназванной статье КТМ, суда, принадлежащие юридическим лицам, зарегистрированным в соответствии с законодательством Украины, но в составе которых есть учредители физические или юридические лица — нерезиденты Украины, не могут быть наделены правом плавания под государственным флагом Украины, то есть такие юридические лица не имеют права зарегистрировать судно и получить право плавания под флагом Украины. Такие ограничения, конечно, являются барьером для привлечения иностранного инвестирования в развитие отечественного судоходства, именно благодаря существованию этих ограничений судовладельцы вынуждены выбирать для своих судов более удобные флаги [8].

Кроме того, действующей редакцией КТМ Украины не предусмотрена возможность предоставления права плавания под государственным флагом Украины судам, которые принадлежат физическим лицам — субъектам предпринимательской деятельности. Хотя п. 2 ст. 55 Гражданского кодекса наделяет равными правами в осуществлении любой хозяйственной деятельности, в частности связанной с судоходством юридических и физических лиц — субъектов предпринимательской деятельности.

Понятно, что такие недостатки действующего законодательства можно устранить только путем внесения изменений в соответствующие нормативно-правовые акты. В настоящее время в сентябре в Верховную Раду был подан и зарегистрирован законопроект «Проект закона о внесении изменений в ст. 32 Кодекса торгового мореплавания Украины (относительно права плавания под государственным флагом Украины)». Законопроект предлагает внести в ст. 32 КТМ Украины изменения, призванные устранить указанные недостатки. Речь идет о предоставлении права плавания под государственным флагом Украины судам, принадлежащим любым юридическим лицам, созданным в соответствии с законодательством Украины (независимо от состава учредителей), а также физическим лицам — субъектам предпринимательской деятельности.

По мнению специалистов, если данный законопроект будет поддержан Верховной Радой Украины, морскую отрасль Украины может ожидать существенное оживление. Владельцы и эксплуатанты судов, которые в настоящее время не имеют возможности получить право плавания под государственным флагом Украины и вынуждены искать другие, более либеральные и удобные государства, смогут беспрепятственно такое право получить. Это существенно поддержит отечественных судовладельцев, позволит им выйти из тени и плавать под флагом Украины [5].

Также ст. 32 КТМ Украины обязывает регистратора (Укрморречинспекцию) проверять «наличие иностранного капитала» в уставном фонде компании-судовладельца, поскольку, как было сказано выше, только юридические лица, которые основаны исключительно украинскими собственниками, либо те юридические лица, у которых судно находится на условиях договора бербоут-чартера, могут регистрировать право собственности на судно в украинских реестрах. Иностранцам же гражданам дорога к регистратору и вовсе закрыта. Это ограничение пришло из Кодекса торгового мореплавания бывшего СССР и, как считают некоторые эксперты, для привлечения судовладельцев под украинский флаг его нужно отменить [7]. Также известно, что на практике это ограничение легко обойти: достаточно временно исключить нерезидента из предприятия (на момент подачи документов регистратору), после чего ввести его обратно — это не контролируется и санкция за это «нарушение» отсутствует. Так зачем же вынуждать предприятия идти на обман, если можно этого избежать путем внесения соответствующих изменений в законодательство.

Среди специалистов и экспертов в сфере морского судоходства неоднократно обсуждались варианты возрождения торгового флота под украинским флагом, в том числе путем создания украинского международного реестра судов.

Дело в том, что на международном рынке, где работают суда под украинским флагом, значительную часть мирового флота составляют суда, зарегистрированные под «удобными флагами», в странах так называемой «открытой регистрации» (Либерия, Багамы, Панама, Мальта и

др.). Владельцы таких судов вместо многочисленных налогов платят лишь разовый сбор за регистрацию в зависимости от вместимости судна и ежегодные сборы за подтверждение регистрации. Иначе говоря, они находятся на льготных налоговых условиях. При этом и уровень заработной платы экипажей на этих судах ниже, чем в развитых странах. Все это значительно повышает конкурентоспособность таких судов и приводит к оттоку под «удобные флаги» судов, так сказать, традиционных морских держав.

Чтобы противодействовать этой тенденции и сохранять флот под национальными флагами, в развитых странах стали создавать параллельно с обычными реестрами вторые, или международные, реестры с условиями налогообложения, сходными с теми, что в «открытых реестрах» [10]. Среди наших ближайших соседей такие реестры созданы в Турции, Грузии и России. «Удобные» флаги поднимают над своими судами и многие украинские перевозчики, которых «родной» не привлекает из-за необходимости платить больше налогов, сборов, пошлин и т. п. Да и поднимать его может лишь компания, в уставном капитале которой есть средства только отечественных учредителей.

Министерство инфраструктуры совместно с научными кругами и представителями судовладельческого бизнеса Украины продолжает выработать возможные пути развития украинского торгового флота. В частности, актуальным вопросом, над которым сейчас ведется активная работа, остается привлечение под государственный флаг Украины новых судов путем создания на законодательном уровне выгодных для судовладельцев условий работы под флагом нашего государства. В частности, речь идет о введении на Украине практики, которая уже давно используется ведущими странами мира — создание международного реестра судов, пребывание в котором предоставляет судовладельцам ряд преимуществ [11].

С 2001 г. на Украине было разработано несколько вариантов проекта закона о международном реестре судов, но, к сожалению, он до сих пор не принят. В начале 2013 г. Кабинет министров отправил на рассмотрение парламента законопроект «О международном реестре судов Украины», который сейчас дорабатывает Министерство инфраструктуры. Так правительство надеялось привлечь судовладельцев под государственный флаг Украины: альтернативными реестрами отдельные страны удерживают собственников от перевода судов из-под национальной юрисдикции в более выгодные открытые регистры [11].

Поскольку в настоящее время большая часть судов частных украинских судовладельцев эксплуатируется под «удобными» флагами и налоги на прибыль от их эксплуатации не попадают в государственный бюджет Украины, применение режима тоннажного налога не приведет к сокращению бюджетных поступлений государства.

Введение международного реестра позволит в перспективе ускорить обновление флота Украины, повысить долю перевозок внешнеторговых грузов Украины флотом под национальным флагом, предоставить дополнительные рабочие места на судах и на берегу. В смежных областях деятельности предполагается увеличение объемов судостроения для украинских компаний, дополнительное привлечение инвестиций в судостроение, создание дополнительных рабочих мест, дополнительные поступления в страховой и банковский секторы, рост отчислений на социальные нужды. Эксперты считают, что если Украина хочет принять международный реестр, то должна позаботиться о своей международной репутации. В частности, нельзя допускать регистрацию устаревших судов (которых и в самой Украине немало), нужно ограничить их возраст хотя бы десятилетием [8].

Однако это не единственный проблематичный вопрос, который связан с реализацией прав собственника судна при регистрации. Хотелось бы обратить внимание на некоторые практические проблемы в реализации прав собственника судна, приобретенного на аукционе. Так, согласно п. 5 ст. 34 Закона Украины «О нотариате» нотариус после окончания публичных торгов выдает свидетельство о приобретении имущества с аукциона [3]. Но согласно пп. «д» п. 48 Порядка ведения государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины (далее — Порядка) в случае изменения зарегистрированного владельца судна, судовладельца или фрахтователя по бербоут-чартеру судно должно быть исключено из Государственного судового реестра, а также

ввиду того, что право собственности на судно подлежит обязательной регистрации в Государственном судовом реестре Украины, новый владелец должен обратиться в Укрморречинспекцию или в ближайший морской порт с заявлением зарегистрировать судно на его имя [4]. Итак, согласно вышеназванному документу перед новым владельцем стоят следующие задачи: а) исключение судна из Реестра; б) регистрация судна на свое имя в Реестре; в) перерегистрация судна в другом украинском порту [9].

Согласно п. 49 Порядка постоянное исключение судна из Реестра осуществляется лишь по заявлению прежнего собственника. Здесь и возникает проблема, хорошо если предыдущий владелец сделает это без промедления, но что делать новому владельцу, если предыдущий владелец судна отказывается совершать любые действия относительно исключения судна из Государственного судового реестра, не оспаривая при этом результаты публичных торгов. Логично, что это при таких обстоятельствах Укрморречинспекция не принимает заявление об исключении судна из Реестра от нового владельца по формальным причинам, поскольку сначала судно надо исключить из Реестра, а сделать это согласно п. 49 Порядка может только прежний владелец [4]. Получается, приобретя судно на аукционе, новый владелец не может зарегистрировать свое право собственности в соответствии с требованиями законодательства при отсутствии должного содействия предыдущего владельца судна. Как правило, когда речь идет о купле-продаже морских (речных) судов, в договорах обычно специально прописывают обязанность продавца всячески содействовать реализации покупателем своих прав или передать покупателю свидетельство об исключении судна из Реестра или письменное обязательство исключить судно из Реестра. В случае приобретения судна с публичных торгов заставить предыдущего владельца получить такое свидетельство или письменное обязательство становится невозможно, поскольку ни один из нормативно-правовых актов не содержит следующее положение.

Получается, что до момента исключения сведений о владельце судна из Реестра по собственному желанию и заявлением (вместе с уплатой сбора) имущество все еще формально остается его собственностью, даже если это имущество уже было реализовано на аукционе и приобретено другим лицом. Таким образом, нарушаются права нового владельца, который законно приобрел право собственности на судно.

По мнению специалистов и экспертов, чтобы избежать подобных ситуаций в будущем, действующий Порядок необходимо дополнить следующими положениями:

1) пп. 48 Порядка следует дополнить подпунктом «е» о возможности постоянного исключения судна из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины в случае реализации (продажи) судна на публичных торгах (аукционе) по заявлению победителя торгов (аукциона);

2) пп. 49 Порядка можно было бы дополнить нормой о том, что основанием для постоянного исключения судна из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины является представление лицом, которое приобрело судно на аукционе, соответствующего заявления, заверенных копий акта государственного исполнителя о проведении публичных торгов и нотариального свидетельства о приобретении имущества на аукционе. Заявитель будет оплачивать расходы, связанные с исключением судна из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины [9].

Приведенные изменения позволят устранить пробелы в действующем законодательстве относительно реализации прав владельцев судов, приобретенных на аукционе, и упростить процедуру их регистрации. До момента внесения изменений в Порядок единственным возможным выходом для судовладельца становится получение официального отказа Укрморречинспекции в регистрации (снятии с учета) и ее дальнейшее обжалование в судебном порядке.

В результате проведенного исследования положений по регистрации судов в национальных реестрах, можно сделать вывод, что на сегодняшний день назрела необходимость для устранения существующих пробелов в действующем законодательстве, поскольку нормативная база уже не отвечает реалиям сегодняшнего дня.

Список литературы

1. Кодекс торгового мореплавания от 23 мая 1995 г. № 176/95-ВР [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Z950176.html
2. Хозяйственный кодекс Украины от 16 января 2003 г. № 436-IV [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T030436.html#374
3. О нотариате: закон Украины от 2 сентября 1993 г. № 3425-XII [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T342500.html
4. Порядок ведения Государственного судового реестра и Судовой книги Украины: Постановление Кабинета министров от 26 сентября 1997 г. № 1069 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP971069.html
5. Проект Закона о внесении изменений в ст. 32 Кодекса торгового мореплавания Украины (относительно права плавания под государственным флагом Украины [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=48429
6. Горчаков С. В. Правовые аспекты регистрации судов. Морское судно как объект права собственности и осуществления регистрационных действий / С. В. Горчаков // Юридическая практика. — 2007. 6 февр. — № 6 (476) — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://sealawyer.azovmar.com/index.php?name=articles&op=read&art=18&cat=57>
7. Жихарева В. Международная регистрация судов: перспективы для Украины / В. Жихарева // Порты Украины. — 2013 — № 2 (124).
8. Муравский А. Флаг в руки: правительство хочет ввести международный реестр судов / А. Муравский [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://cfts.org.ua/articles/flag_v_ruki_pravitelstvo_khochet_yvesti_mezhdunarodnyu_reestr_sudov_359
9. Поліщук О. Деякі проблеми реалізації прав власника судна, придбаного на аукціоні / О. Поліщук // Юридична газета. — 2012. — № 35.
10. Петров А. Россия подает пример, создавая международный реестр судов / А. Петров // Порты Украины. — 2006. — № 2 (58).
11. Кому плавать под государственным флагом Украины?: ст. // Порты Украины. — 2013. — № 8 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=2649#more-2649>
12. <http://amko.org.ua/blogi/entry/gotovitsya-zakonoproekt-o-mezhdunarodnom-reestre-sudov-ukrainy.html>

УДК 341.1/8

Я. Е. Бразовкая,
ст. преподаватель факультета морского права,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL LEGAL COOPERATION IN COMBATING POLLUTION OF THE SEA BY OIL

Статья посвящена рассмотрению некоторых международно-правовых источников, регламентирующих сотрудничество государств в целях обеспечения готовности на случай загрязнения моря нефтью и охраны окружающей человека среды.