

Щодо проблеми співвідношення морських привілейованих вимог та іпотеки морського судна в міжнародному торговельному мореплаванні

Правовідносини, що виникають у сфері торговельного мореплавання, хоча й підпадають під загальне регулювання нормами цивільного права, але мають свою специфіку, що потребує спеціального правового регулювання нормами морського права України. Зокрема, ця специфічність полягає в тому, що класичні інститути та правові конструкції, притаманні цивільному праву, набувають особливостей при їх застосуванні до морських правовідносин.

Більш того, саме правовідносини трансформують ці правові конструкції до своїх потреб, формують нові, які б надавали більш адекватне інтересам учасників правове регулювання.

Інститут способів забезпечення виконання зобов'язань – саме той елемент системи права України, що стає специфічним при застосуванні в торговельному мореплаванні. Морські привілейовані вимоги та іпотека морського судна – одні з найчастіше вживаних серед способів забезпечення, але питання їхньої правової кваліфікації до сих пір однозначно не вирішене як в національному, так і в міжнародному морському праві.

Означена проблема, зокрема, пов'язана з розбіжностями у перекладі цих термінів з англійської мови. Так, термін «*maritime lien*» перекладається і

як «морська привілейована вимога», і як «морська застава». Наприклад, виходячи саме з останнього варіанту був побудований Кодекс торговельного мореплавства РФ (далі - КТМ РФ), одна з глав якого отримала назву «Морська застава судна. Іпотека судна чи судна, що будується». Діючий Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМУ), навпаки, оперує поняттям привілейованої вимоги (глава 2 розділу X КТМУ). Звісно, така невизначеність термінів породжує в їх застосуванні цілу низку проблем теоретичного та практичного характеру.

Слід зазначити, що надаючи перевагу підходу, що отримав закріплення у КТМ РФ, а саме розуміючи «maritime lien» як морську заставу, потрібно також іпотеку морського судна розуміти як один із видів такої застави. Відповідно до Закону РФ «Про заставу» від 29 травня 1992р. № 2872-І та Закону РФ «Про іпотеку» від 16 липня 1998р. №102-ФЗ, іпотека нерухомого майна, до якого ст.5 Закону РФ «Про іпотеку» відносить також «повітряні й морські судна, судна внутрішнього плавання і космічні об'єкти» [6], є одним з різновидів застави. Однак таке розуміння суперечить правовій природі зазначених способів забезпечення виконання морських зобов'язань.

Інститут морських привілейованих вимог має походження з системи загального права й тому є дещо специфічним для вітчизняної правової системи. Англо-американська правова доктрина розуміє під «maritime lien» право для особи, що має вимогу відносно певного судна, накласти на нього, чи фрахт, що може бути цим судном зароблений, арешт чи навіть продати його задля задоволення своєї вимоги [3, 61]. Звернення такого стягнення відноситься до так званих позовів *in rem*. В системі загального права судно персоніфікується до такої міри, що іноді може несе відповідальність та, де сам судновласник лишається поза будь-якою відповідальністю.

Класичним прикладом такої персоніфікації може бути «примусова лоцманська проводка». Законодавство деяких штатів вимагає звернення до лоцманських послуг при вході чи виході за межі водного простору штату. Враховуючи, що лоцманська проводка у цьому випадку примусова, відповідальність за недбалість лоцмана не покладається на судновласника. Однак саме судно обтяжується відповідальністю за дії лоцмана й на нього за рішенням суду негайно звертається стягнення за відповідною привілейованою вимогою [1].

Цей підхід до розуміння сутності судна робить привілейовані вимоги цінним способом забезпечення виконання зобов'язань, поєднуючи вимогу безпосередньо із майном, за рахунок якого вона має бути задоволена. Право задоволення такої вимоги існує поза зв'язком із правом володіння судном, яке належать судновласникові, й, вочевидь, лишається неушкодженим у випадку зміни судновласника. Принцип «слідування за судном» для обтяжень знайшов своє закріплення в ст.8 Міжнародної конвенції про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1993р. (далі - Конвенція). Після приєднання до Конвенції РФ її положення була відтворені статтями КТМ РФ, ст. 370 якого закріплює, що за винятком примусового продажу судна, морська привілейована вимога продовжує обтяжувати судно незалежно від переходу права власності на судно, зміни його реєстрації чи прапора [5, 635]. В 2002 р. Україна також ратифікувала зазначений документ, однак він і досі не був імplementований у національне законодавство.

Наведене вище свідчить, що наявність привілейованих вимог не заважає судновласникові передавати право власності на судно, в той час, як

передача права власності на судно, обтяжене іпотекою, обмежена згодою іпотекодержателів.

Зв'язок привілейованої вимоги безпосередньо із судном дозволяє звернутися за її задоволенням до будь-якого судновласника, тобто їм може бути як власник судна, так і інша особа, що експлуатує судно на законній підставі (ст.20 КТМУ) [4, 9]. В той самий час, обтяження судна іпотекою – прерогатива виключно власника судна. Хоча право окремих країн робить виключення з цього правила. Так, Морський кодекс Італії надає право встановлення іпотеки за виключних обставин також капітану морського судна та адміністрації порту, зокрема, капітану порту [2, 342].

Морські привілейовані вимоги виникають не тільки у зв'язку з морськими деліктами, тобто необережним зіткненням або особистими ушкодженнями, але й через надання рятувальних послуг, розподіл збитків загальної аварії та невиконання або неналежне виконання сторонами різноманітних договорів у сфері торговельного мореплавства. КТМУ та КТМ РФ закріплюють вичерпні переліки підстав для виникнення морських привілейованих вимог, причому ст.358 КТМУ потребує корекції відповідно до положень ст.4 Конвенції, якій вона має відповідати.

Таким чином, можна казати про розрізнення морських привілейованих вимог та іпотеки за джерелом виникнення. Якщо іпотека морського судно, як правило, встановлюється договором, то морські привілейовані вимоги виникають за законом. Хоча англо-американському праву знайомі випадки створення привілейованих вимог відносно вантажу та фрахту за угодою сторін [7].

Ще одна ознака, за якою різняться ці способи забезпечення, - необхідність державної реєстрації. До останнього часу морські привілейовані вимоги не реєструвалися, що ускладнювало їх реалізацію. Лише недавно в окремих країнах були створені організації для ведення обліку таких вимог. В США цим займається United States Coast Guard. Що ж до іпотеки морського судна, вона має бути обов'язково зареєстрована. Ця її ознака, яка інакше звучить як ознака публічності, визнається обов'язковою й невід'ємною майже всіма правовими системами. Зокрема, в Італії публічність є необхідним елементом існування іпотеки. За її відсутності іпотека не тільки не є дійсною щодо третіх осіб, а навіть не породжує правовідносин між іпотекодавцем та іпотекодержателем.

Іпотека морського судна стає публічною завдяки запису щодо неї у спеціальному реєстрі (*matricola*) та відмітки про це на свідоцтві про право плавання під прапором Італії (*atto di nazionalita*) [2, 343]. Вимога державної реєстрації іпотеки пов'язана з тим, що саме її існування як дієвого способу забезпечення виконання зобов'язань залежить від факту повідомлення третіх осіб про встановлення такого способу забезпечення за допомогою реєстрації в спеціальних реєстрах. Іпотека на відміну від привілейованих вимог не має ознаки слідування за обтяженим майном, й тому при переході права власності на таке майно від боржника за основним зобов'язанням, забезпеченим іпотекою, до іншої особи, права третіх осіб – іпотекодержателів втрачають силу. Саме уникненню ушкодження інтересів зацікавлених осіб й слугує вимога обов'язкової реєстрації іпотеки.

Наприкінці, потрібно зазначити, що термінологічна визначеність при перекладі з англійської «*maritime lien*» необхідна також для більш чіткого розуміння термінів «*hypothèque*» та «*mortgage*», що

застосовуються відповідно системами континентального та загального права, та є невідповідними за своєю правовою природою. «Hypothèque» за континентальним правом більш відповідає інституту іпотеки в цивільному праві України, в той час, як «mortgage» скоріше слід розглядати як заставу [7].

Підводячи підсумки проведеного аналізу, можна дійти висновку про те, що більш вірним буде розуміння англійського терміну «maritime lien» як привілейованої морської вимоги, а не як морської застави, різновидом якої у цьому випадку слід визнавати також іпотеку морського судна. Це підтверджує ряд ознак, які свідчать про різну правову природу зазначених інститутів.

Зокрема, це: 1) різний об'єм повноважень судновласників щодо суден, обтяжених морськими привілейованими вимогами та іпотекою;

2) різні джерела виникнення морських привілейованих вимог та іпотеки;

3) відсутність ознаки «слідування за судном» для іпотеки, яка властива морським привілейованим вимогам;

4) необхідність реєстрації іпотек та відсутність такої вимоги щодо морських привілейованих вимог.

Вважається за доцільне прийняття до уваги зазначених рекомендацій при розробці нового Кодексу торговельного мореплавства України.

1. Encyclopedia Britannica Online // <http://www.britannica.com/ebc/article-39239>.
2. Fiale, Aldo. Diritto della Navigazione Marittima e Aerea. – Napoli: Simone, 2006. – 283 p.
3. Hopkins F.N. Business and Law for the Shipmasters. – Glasgow: Brown, Son and Ferguson, LTD, 1998. – 900 p.
4. Кодекс торгового мореплавания Украины: Закон Украины от 23 мая 1995г. – О.: Феникс, 2002. – 128с.
5. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ : Под ред. Г.Г.Иванова. – М.: «Спарк», 2001. – 734с.
6. Об ипотеке: Закон РФ от 16 июля 1998г. №102-ФЗ // <http://www.duma.gov.ru>.
7. Фалилеев П. А. Ипотека морских судов // http://www.falileevPA_Publications/index.htm.