

ЩОДО ПРОБЛЕМ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ КОНВЕНЦІЇ ПРО МОРСЬКІ ПРИВЛІЙОВАНІ ВИМОГИ ТА ІПОТЕКИ В УКРАЇНІ

Україна є морською державою. Це твердження не можна оспорювати з огляду на потужний географічний потенціал нашої країни: 2835 км берегової смуги говорять самі за себе. Разом з тим, нинішній стан морегосподарського комплексу не дозволяє стверджувати, що Україна в адекватній мірі користується тими перевагами, котрі надає їй географічне розташування. Більш того, існуюча ситуація дозволяє констатувати наявність „загрозливих явищ та системних недоліків у цій сфері” [3]. Саме так був охарактеризований стан морської галузі України у Рішенні Ради національної безпеки та оборони „Про заходи забезпечення розвитку України як морської держави”, введене в дію Указом Президента України від 20 травня 2008 р. Цей документ є дещо запізнілим визнанням тих проблем, які на протязі майже всього періоду існування незалежної України руйнували її морегосподарський комплекс.

Ситуація, що склалася має багатофакторний характер. Отже, й її поліпшення має бути комплексним. Однак починати виконання цього завдання потрібно з вирішення окремих проблем у морській галузі. Уявляється, що однією з таких проблем, яка, відповідно, спричиняє низку ін-

ших, є недосконалість діючого законодавства. Саме воно має надавати ефективне правове регулювання відносинам у суднобудівній галузі, портовому господарстві, в галузі морських перевезень та ін. Разом з тим, існуючі прогалини та правові колізії заважають морському законодавству виконувати його основну функцію, що гальмує загальний розвиток галузі.

Однією зі складових окресленої проблеми є невідповідність норм українського законодавства тим нормам міжнародного права, відповідальність за виконання яких поклала на себе Українська держава, підписавши та ратифікувавши відповідні міжнародні договори. Вирішення цієї проблеми було визнане першочерговим Радою національної безпеки та оборони України, адже у її рішенні, що зазначалося, одне з перших завдань Кабінету Міністрів України у справі формування основ морської політики України визначено, як забезпечення „виконання зобов'язань за міжнародним зобов'язаннями України у галузі торговельного мореплавства” [3]. Однак імплементація норм міжнародних конвенцій, учасницею яких є Україна, не можливе без ретельного наукового аналізу їх положень та напрацювання обґрунтованих рекомендацій щодо їх найбільш адекватної трансформації у норми національного права.

Міжнародна конвенція про морські привілейовані вигоди та іпотеки 1993 р. (далі Конвенція) – одна з тих конвенцій, норми якої не були поки що в повній мірі імplementовані в Україні, хоча ратифікація конвенції відбулася ще у 2002 р. Проводячи порівняльний аналіз норм Конвенції

та норм глави 3 розділу X Кодексу торговельного мореплавства України (далі КТМУ), не можна не побачити моральної застарілості норм КТМУ, які не тільки не відображують норм Конвенції, але й містять норми, що суперечать діючим нормам загального цивільного права України.

Зупинимося на аналізі ст.1 Конвенції, що закріплює підвалини режиму іпотеки морського судна у праві держав-учасниць Конвенції. П.1 статті визначає, що іпотеки мають бути „занесені до реєстру, у відповідності із законодавством держави, де зареєстроване судно” [1]. Що ж до відповідних положень КТМУ, то у ст.366 зазначено, що договір про іпотеку повинен бути нотаріально посвідчений за місцем реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України. П.2 статті закріплює також обов’язок заставодавця морського судна вести Книгу записів іпотек [2, 122]. Уявляється, що зазначені положення не закріплюють обов’язку заставодавця морського судна реєструвати іпотеку судна у Державному судовому реєстрі або Судновій книзі, що входить у протиріччя із основним принципом Конвенції.

Не можна не зауважити, що відповідний обов’язок все ж таки існує, про що свідчить аналіз положень Постанови Кабінету Міністрів України „Про затвердження Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України” від 26 вересня 1997р., а також аналіз ст.30 КТМУ. Відповідно до змісту останньої, про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню до Державного судового реєстру України та Суднової книги України, влас-

ник судна чи фрахтувальник за бербоут-чартером протягом двох тижнів із дня цих змін зобов'язаний сповістити орган реєстрації судна [2, 13]. Зважаючи на те, що до інформації, яка міститься у Державному судновому реєстрі та Судновій книзі України щодо судна, входять також відомості про заставні зобов'язання судна, для судновласника існує обов'язок їх реєстрації у відповідних реєстрах.

Разом з тим, наявність таких розпорошених у різних джерелах норм права, які встановлюють обов'язковість реєстрації іпотеки морського судна, уявляється недостатньою для адекватної реалізації Україною своїх міжнародних зобов'язань. На наш погляд, першочерговим завданням у цьому аспекті є приведення у відповідність із нормами Конвенції саме норм основного кодифікованого нормативно-правового акта галузі морського законодавства. У цьому зв'язку пропонуємо викласти п.1 ст.366 КТМУ у наступній редакції: „Договір іпотеки повинен бути нотаріально посвідчений за місцем реєстрації морського судна та зареєстрований у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України”. Вважаємо, що такий підхід полегшить розуміння, а отже й дотримання норм щодо реєстрації іпотеки морського судна в Україні. А це в свою чергу сприятиме виконанню Україною імперативної норми міжнародного права – принципу добросовісного виконання державами своїх міжнародних зобов'язань.

Література:

1. Международная конвенция о морских привилегированных требованиях и ипотеках от 6 мая 1993г. [Електронний ресурс]//Режим доступу: Комп'ютерна правова бібліотека «ЛігаБізнесІнформ».

2. Кодекс торгового мореплавания Украины: Закон Украины от 23 мая 1995г. – О.: Феникс, 2008. – 136с.

3. Про рішення Ради національної безпеки і оборони „Про заходи забезпечення розвитку України як морської держави”: Указ Президента України від 20 травня 2008р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua.