

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАСТАВИ СУДЕН У АНГЛО-АМЕРИКАНСЬКОМУ ПРАВІ

Головною метою статті є викриття специфічних рис інституту застави морських суден у країнах загального права. Результати дослідження, що були досягнуті автором, можуть бути використані для вдосконалення вітчизняного правового регулювання у зазначеній сфері.

The main purpose of this article is to reveal the specific traits of the law institute of the ship's mortgage in the common law countries. The results of the research made by the author can be used for improvement of national legal regulations in this area.

Іпотека залишається одним з найбільш надійних, а отже й популярних способів забезпечення виконання зобов'язань в Україні. Разом з тим, правове регулювання застосування цього засобу забезпечення залишається недосконалим, що, в першу чергу, стосується такого її різновиду, як іпотека морського судна. Зазначений стан правового масиву закономірно спричинює стійкий науковий інтерес до вивчення цієї проблематики. До вітчизняних вчених, що займаються загальними дослідженнями іпотечних відносин, відносяться О.В. Дзера, Є.О. Харитонов, І.В. Спасибо-Фатєєва, І.І. Пучковська, І.Є. Якубівський, Д.М. Гриджук та ін. Підвищена увага до дослідження питань застосування іпотеки в Україні обумовлює необхідність вивчення також відповідного іноземного правового досвіду, який може стати у пригоді для усунення прогалин та колізій у вітчизняному праві. У цій статті автор вважає за потрібне зупинитися на дослідженні особливостей інституту застави морських суден у країнах з англо-американською правовою системою.

Правове регулювання іпотечних відносин у країнах цієї правової сім'ї суттєво відрізняється від тих правових конструкцій, що стосуються зазначених відносин у країнах континентального права. Перш за все, це пов'язано з тим, що процес формування правової системи Англії та США знав дуже слабкого впливу римського приватного права, яке саме й стало базою для формування цивільного права у країнах із правовими системи романо-германського типу.

У процесі проведення аналізу правових положень, що стосуються заставного права країн загального права, автором буде звернена увага переважно на положення англійського та американського морського права як визначальних та одних з найбільш розвинених у зазначеній сім'ї правових систем. Переходячи до більш детального розгляду особливостей регулювання відносин іпотеки у праві країн англо-американської правової системою, потрібно зазначити, що використання терміну „іпотека” для їх опису є дещо некоректним, бо за своєю суттю (передача майна у володіння кредитора), вони більш відповідають відносинам застави у праві країн континентального права, а отже використання терміну „застава” буде більш доцільним. Хоча не можна не зауважити, що сучасна застава нерухомості у праві Великобританії та США усе більш набуває рис іпотеки у романо-германському праві. Так, звичайною практикою є залишення предмета іпотеки у володінні й користуванні заставодавця.

Повертаючись до питання впливу давньоримських юридичних конструкцій на правові норми зазначених держав, слід відмітити, що існуючі в них інститути застави за

своєю конструкцією є дуже схожими із римською фідучіарною угодою. Як вже зазначалося, відповідно до неї боржник передавав предмет забезпечення у власність кредитора, який однак зобов'язувався повернути отримане майно у разі належного виконання боржником узятого на себе зобов'язання. Саме таку форму зберігають, зрозуміло, у певній трансформації, й сучасні заставні відносини у країнах загального права.

Первісно застава у країнах загального права була майже абсолютним забезпеченням прав кредитора (заставодержателя), бо передавала йому не тільки титул власності, а й надавала можливість постійного фізичного контролю над предметом застави через фактичне перебування такого предмета у володінні заставодержателя. Однак із спливом часу ця забезпечувальна конструкція усе більш змінювалася у бік пом'якшення умов такої угоди на користь боржника (заставадателя). Наприкінці періоду середньовіччя залишення предмета застави у володінні застavadателя стає поширеною практикою.

Правом викупу останній користувався тільки до настання часу виконання основного зобов'язання, якщо він належним чином виконував його. У XIX ст. у більшості країн з правовою системою англо-американською типу права застavadателя законодавством поширюються настільки, що надають йому право викупу заставленого майна навіть протягом певного періоду після порушення ним своїх обов'язків за договором. Тільки після цього заставодержатель міг отримати усі повноваження власника на заставлене майно, задовольнивши у такий спосіб свої вимоги за основним зобов'язанням. Віг міг залишити предмет застави у себе або ж реалізувати його шляхом приватного продажу, покривши свої витрати за рахунок отриманої вартості майна. Однак у наш час заставодержатель позбавлений навіть цієї можливості. Зараз типовою вимогою законодавства цих країн є продаж предмета застави на публічних торгах самостійно або за допомогою державних органів [1, 101]. Законодавство США пішло ще далі, передбачивши можливість тільки судового продажу морського судна. Як бачимо, у цьому аспекті застава у загальному праві набуває ознак іпотеки у праві континентальному.

Разом з тим, інститут застави у англо-американській сім'ї правових систем залишається унікальним правовим явищем із низкою специфічних тільки йому властивостей. Спробуємо розглянути їх щодо застави морських суден. Як вже зазначалося, класична конструкція застави морського судна у загальному праві передбачала передачу права власності на таке судно заставодержателю. Відмова від класичної конструкції застави морського судна стала відчутно помітною вже у XIX ст. Так, Закон про торговельне мореплавання 1894 р. Великобританії у ст.34 закріплює, що „як заставодержатель морського судна не повинен розглядатися у якості власника обтяженого заставою морського судна тільки через укладення договору застави, так і застavadець не повинен вважатися таким, що втратив право власності на судно” [2].

Однак у ст. 32 цього ж нормативно-правового акту йдеться про те, що „...у разі припинення застави морського судна, будь-які права, які були отримані заставодержателем, мають повернутися до особи, якій би вони належали, якщо б договір застави взагалі не був укладений”. Положення цієї статті, таким чином, свідчать про можливість переходу окремих повноважень власника заставленого судна до заставодержателя. Саме ця риса застави й відображає унікальність цього механізму забезпечення зобов'язань у англо-американському праві, бо призводить як би до „роздвоєння права власності між застavadцем та заставодержателем” [6, 78].

Перш ніж перейти до більш детального розгляду застави морських суден у загальному праві, важливо визначитись із наявним у цих країнах нормативно-правовим регулювання означених правовідносин. На відміну від країн континентального права, у країнах загального права майже відсутні кодифіковані нормативно-правові акти, які б надавали комплексне регулювання відносинам у галузі торговельного мореплавання і, зокрема, правовідносинам, пов'язаним із заставою морських суден. Так, і зараз у Великобританії діє низка законів про торговельне мореплавання, якими врегульовані різні

аспекти діяльності у цій сфері, деякі з яких датуються ще кінцем XIX – початком XX ст. Одним з визначальних щодо застосування застави морських суден є вже зазначений вище Закон про торговельне мореплавання 1894 р. (Merchant Shipping Act, 1894), що надає загальне регулювання застави морських суден, та Закон про торговельне мореплавання 1988 р. (Merchant Shipping Act, 1988), розділ 12 якого присвячено врегулюванню застави риболовецьких суден [3].

У США присутнє більш централізоване регулювання зазначеної сфери. Це стало досягненням кодифікаційної роботи, яка була закінчена прийняттям у 2006р. Кодексу США, розділ 46 якого „Морські перевезення”, зокрема, присвячено відносинам застави суден. До цього цей різновид застави також підпадав під регулювання низки розрізних законів та підзаконних нормативно-правових актів, серед яких головним був Закон про торговельне мореплавання 1920 р. (Merchant Marine Act, 1920). Варто зауважити, що джерела правового регулювання зазначеного способу забезпечення зобов'язань наявними нормативно-правовими актами не вичерпуються. Провідне місце серед інших правових джерел займають багаточисленні юридичні прецеденти.

Правовий інститут застави морських суден за англо-американським правом базується на загальному праві (common law), а не на морському праві (lex maritima) та торговельному праві (lex mercatoria) [6, 61]. У країнах цієї правової системи існує дещо особливий поділ речей за ознакою рухомості, відповідно до якого морські судна належать до рухомого майна, що відповідає їх фізичній природі. У зв'язку з цим протягом довгого часу реєстрація самих суден та прав, пов'язаних з ним, не була необхідною. Законодавча вимога щодо неї була введена тільки у 1960 р. [6, 62]. У наш час у Великій Британії за загальним правилом реєстрація заставних прав щодо судна виконується через надання укладеного договору реєстратору у порту реєстрації, який вносить інформацію до реєстру суден (у США така реєстрація здійснюється в установах Берегової охорони США).

Однак у тому разі, коли заставодавцем виступає компанія, застава має бути також зареєстрована у відповідному реєстрі компаній. Дата та час останньої реєстрації фіксуються реєстратором на договорі застави, що ж до першої, інформація щодо неї вноситься до реєстраційного меморандуму та до реєстраційної книги під назвою „Застава А”. Кожна наступна застава буде помічатися подальшими літерами алфавіту. Це алфавітне позначення виступає доказом відсутності будь-яких попередніх обтяжень судна. Доступ до реєстру є відкритим. За вимогою зацікавлених осіб на платній основі можуть видаватися довідки щодо правового стану судна, а також за додаткову платню – більш детальна інформація щодо наявних прав відносно зареєстрованого судна. Отримання останнього варіанту довідки є більш корисним для заставодержателя, бо надає йому детальнішу інформацію, яка викладається експертами та засвідчується реєстром. Більш того, Законом Великої Британії про торговельне мореплавання 1970р. цьому різновиду довідок була надана доказова сила у суді [1, 101–102]. Вище зазначеним Кодексом США 2006р. передбачена також можливість електронної реєстрації застави морського судна.

Повертаючись до характеристики застосування застави морських суден у англо-американському праві, потрібно підкреслити необхідність грошового вираження основного зобов'язання та його фіксація у договорі застави, що його забезпечує. За загальним правилом, якщо право розпорядження майном або інтересом передається іншій особі для забезпечення грошового зобов'язання, то це майно чи майновий інтерес вважаються такими, що передані під іпотечну заставу [5, 155]. Зокрема, параграф 31321 Кодексу США вимагає, щоб при реєстрації застави була вказана грошова сума, повернення якої забезпечується заставою. Можливість забезпечення заставою передбачена як для існуючого зобов'язання, так й для того, що може виникнути у майбутньому. Воно може бути звичайним або ж обумовленим настанням певної події [4].

Іншою умовою, необхідною для реєстрації застави морського судна, є надання інформації щодо частини морського судна, що належить заставодавцю, якщо заставою обтяжене не все судно. Реєстрація застави морського судна відбувається на підставі заяви

заставадвця, підпис якого має бути нотаріально посвідчений у країні укладання договору застави морського судна. Крім того, має бути надане свідоцтво про добру волю, яке б вказувало на те, що застава морського судна здійснена без наміру порушити існуючі права кредиторів чи власників привілейованих вимог відносно судна [6, 67]. Закон також вимагає, щоб посвідчена копія договору застави знаходилася на борту морського судна та надавалася для вивчення капітаном будь-якій особі, пов'язаній з експлуатацією судна.

Як і у більшості країн із континентальними системами права, застава морського судна у праві Великобританії та США підлягає держаній реєстрації, відсутність якої, однак, не тягне за собою повної недійсності угоди, а робить її оспорюваною, бо така угода не утворюватиме прав та обов'язків для будь-яких третіх осіб, окрім заставадвця та заставадержателя. У праві Великобританії передбачені два різновиди договорів застави морського судна, що розрізняються за критерієм тієї суми, яка забезпечується обтяженням судна заставою. Зокрема, виділяють заставу морського судна, що покриває усі суми, які уходять до складу боргу заставадвця, та заставу, яка забезпечує повернення тільки основної суми боргу та процентів за користування нею. Звісно, використання першої форми є більш вигідним для кредиторів, а, отже, й більш поширеним.

Специфічність інституту застави в англо-американському праві впливає на зміст правовідносин, які виникають унаслідок укладання договору застави. Як вже зазначалося, ще не так давно цей юридичний факт надавав заставадержателю права потенційного власника заставленого майна й, перш за все, право здійснювати володіння предметом застави. Однак, до тих пір, доки заставадержатель не вступав у фактичне володіння заставленим майном, заставадавець продовжував здійснювати усі права власника щодо нього. Це твердження витікає зі ст. 34 Закону Великобританії про торговельне мореплавання 1894 р., а також багато численних судових прецедентів щодо цього питання. Відповідно до судового рішення, яке було винесене у справі „Чіннері проти Блекберн”, заставадавець несе усі витрати й отримує прибуток, пов'язаний з експлуатацією судна. Він також правомочний укладати будь-які угоди щодо судна з єдиним обмеженням, яке полягає у тому, що реалізація таких угод не може завдавати будь-якої шкоди предмету застави.

Потрібно більш детально зупинитися на праві володіння заставленим судном, яке залишається у залогодавця у більшості випадків застави морських суден у наш час. Це пов'язане з тим, що отримавши право власності на заставлене судно, заставадержатель не завжди зацікавлений у його експлуатації. Як вже зазначалося, це пояснюється, щонайменш, двома причинами. Фактична експлуатація судна заставадержателем, по суті, не відповідає дійсній меті правочину, якою є забезпечення основного зобов'язання, а не передача права власності на морське судно. Останній результат є бажаним для заставадержателя тільки у випадку невиконання заставадавцем зобов'язання, що забезпечується заставою. Саме на захист заставадержателя від ймовірних претензій, які можуть виникнути до нього, як до власника заставленого судна, у зв'язку з його експлуатацією заставадавцем, й спрямована вже зазначена норма ст. 34 Закону 1894 р., яка не визнає заставадержателя власником судна у повному обсязі до моменту надбання ним права володіння цим судном [2].

Перехід повноваження володіння предметом застави до заставадержателя, як правило, пов'язаний із невиконанням заставадавцем основного зобов'язання. Однак перш ніж звернути стягнення на заставлене морське судно, заставадержатель повинен виконати певні умови, необхідні для належного виконання заставадавцем зобов'язання, що забезпечується заставою. Заставадержатель зобов'язаний, у першу чергу, надіслати боржнику за основним зобов'язанням відповідне повідомлення із вимогою повернення боргу, а також надати йому достатньо розумний строк для його виплати. При чому, визнання наданого строку розумним здійснюється судом у кожній окремій справі із врахуванням конкретних обставин.

Єдиного підходу до того, що слід у контексті зазначених правовідносин вважати завданням шкоди судну, не існує. Виходячи з аналізу статутного та прецедентного права Великобританії та США, можна вважати такими, що спричинюють судну шкоду, дії заставодавця, які можуть завадити у майбутньому заставленому судну виконати свою забезпечувальну функцію. У цьому аспекті шкідливими будуть дії, спрямовані на фактичне знищення судна чи його пошкодження, а також такі, які можуть спричинити погіршення правового положення судна, тобто виникнення щодо нього різного роду обтяжень, як то привілейовані морські вимоги, володільницькі привілейовані вимоги тощо. Не завжди легко, вивчивши фактичні обставини справи, визначити, чи дійсно заставодавець своїми діями спричинює шкоду предмету застави, що дозволяє заставодержателю вступити у володіння. Відповідний тягар доказування у цьому випадку покладений на заставодержателя, що повинен проявити певну турботливість для виправдання свого вступу у володіння, так як надалі буде нести відповідальність у тому випадку, якщо вступити у володіння без достатніх для того підстав.

У англійському праві передбачені два способи вступу у володіння судном: подача позову *in rem* до суду відповідно до ст. 21 Закону про Верховний суд 1981 р., а також здійснення дій, спрямованих на фактичний вступ у володіння. Останній спосіб може бути здійснений за допомогою направлення на борт судна особистого представника заставодержателя, а, якщо це не можливо, завдяки вступу у так зване володіння, що припускається. Так, у справі „Рашден проти Поп” було винесене рішення, у якому констатовалося те, що для вступу у володіння, яке припускається, заставодержателю достатньо направити відповідне повідомлення заставодавцю та іншим зацікавленим особам, тобто страховому брокеру, страховикам та утримувачам коносаментів [6, 89].

У випадку самостійного продажу заставленого судна заставодержателем він стає довірчим власником виторгу для наступних заставодержателів та самого заставодавця. Перебуваючи у такому статусі, заставодержатель має діяти як розсудлива персона, що може бути відповідальною за припущену помилку у разі отримання заниженої вартості після продажу заставленого судна. Таким чином, заставодержатель при користуванні своїм правом продажу судна повинен діяти *bona fide* та несе відповідальність також за дії призначених ним агентів з продажу судна. Заставодержатель не може продати судно самому собі, своєму агенту чи своєму довірчому власникові. Разом з тим, не має перешкод для того, щоб продаж заставленого судна відбувся на користь компанії, власником якої виступає заставодержатель чи хтось з його родичів. Головне – щоб при продажу судна була отримана максимально можлива ціна, яка б забезпечила вимоги якомога більшої кількості кредиторів заставодавця.

Інститут застави морських суден у англо-американській сім'ї правових систем володіє ще багатьма особливостями, вивчення та аналіз яких не можуть бути здійснені у рамках однієї статті. Підводячи підсумки та проаналізувавши лише ті специфічні риси зазначених відносин у загальному праві, які були викладені вище, можна дійти наступних висновків. Застава морського судна в англо-американському праві являє собою більш надійний спосіб забезпечення виконання зобов'язань, ніж іпотека за континентальним правом. Це обумовлено формальною передачею окремих повноважень власника на заставлене судно заставодержателю з моменту укладення договору застави. Разом з тим, потреби практики викликали введення кола обмежень, які не дозволяють вважати заставодержателя повноцінним власником такого судна. Однак він залишається достатньо правомочним для того, щоб здійснити належний захист заставленого майна ще до настання часу виконання основного зобов'язання, вступивши у володіння морським судном. Ця процедура у країнах континентального права, а отже й в Україні, набагато складніша.

Виступаючи надійним забезпеченням, застава морського судна у Великобританії, США та інших країнах лишається у той самий час достатньо гнучким інструментом, що надає заставодавцю широкі повноваження з комерційної експлуатації судна. Це, в свою

чергу, допомагає заставодавцю виконати основне зобов'язання належним чином, а отже сприяє укріпленню договірної дисципліни у цивільному обігу зазначених держав. Дослідження юридичної практики та правового регулювання цієї групи країн є корисним для вдосконалення вітчизняного інституту іпотеки морського судна, що знаходиться ще тільки на етапі свого формування.

ДЖЕРЕЛА І ПРИМІТКИ:

1. Hopkins F.N. Business & Law for the Shipmasters. – Glasgow : Brown, Son & Ferguson, LTD, 1998. – 900 p.
2. Merchant Shipping Act 1894: Act of the British Parliament of 1894 [електронний ресурс] – режим доступу : http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1894/pdf/ukpga_18940060_en.pdf,
3. Merchant Shipping Act 1988: Act of the British Parliament of 1988 [електронний ресурс] – режим доступу : http://www.opsi.gov.uk/acts/-acts1988/pdf/ukpga_19880012_en.pdf
4. Shipping: Public Law 109-304 Approved by the 109th Congress of the USA on October 6, 2006 [електронний ресурс] – режим доступу : http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46/usc_sec_46_00031330----000-.html
5. Шимон С.І. Цивільне та торгове право зарубіжних країн. – К. : КНЕУ, 2006. – 240 с.
6. Фалилеев П.А. Ипотека морских судов. – М. : Международные отношения, 1997. – 191 с.
