

ЩОДО РОЗМЕЖУВАННЯ ДЕЯКИХ СПОСОБІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

О. О. Нігрєєва

Дослідження правового регулювання способів забезпечення виконання зобов'язань завжди було та залишається актуальним, адже саме вони покликані гарантувати стабільність цивільного обігу як у окремії державі, так і на міжнародному рівні. Вивченню цього питання присвячені роботи таких визначних цивілістів, як О. В. Дзера, Є. О. Харитонов, І. В. Спасибо-Фатєєва, М. І. Брагінський, В. В. Вітрянський, Л. В. Щеннікова. Разом з тим, у застосуванні різних видів забезпечення виконання зобов'язань залишається багато невизначеностей та протиріч, особливо, якщо це стосується такої специфічної сфери як торговельне мореплавання. Одним із проблемних питань є розмежування у морському праві України таких способів забезпечення як іпотека, морські привілейовані вимоги та притримання. Саме дослідженню цього питання присвячена наукова стаття.

Починаючи розгляд зазначених видів забезпечення морських зобов'язань, не можна не зупинитися на їхній загальній характеристиці у цивільному праві України. Як іпотека, так і притримання знайомі сучасному вітчизняному цивільному праву, хоча притримання є дещо новим навіть для нього. Вперше притримання як спосіб забезпечення виконання зобов'язань отримало своє визнання із прийняттям Цивільного кодексу України 2003р. Що ж до іпотеки, то вона широко застосовувалася на забезпечення різноманітних майнових зобов'язань майже з початку 90-х років ХХ ст., але ефективне правове регулювання отримала лише із прийняттям Закону України “Про іпотеку” 2003р. До цього її використання підпадало під дію Закону України “Про заставу” 1992р.

Застосування привілеїв або ж привілейованих вимог не властиве для цивільного права України. Сучасна система способів забезпечення виконання зобов'язань представлена неустойкою, порукою, гарантією, заставою, притриманням та завдатком (ст. 546 ЦКУ). Однак диспозитивність цивільно-правових відносин не виключає встановлення й інших видів забезпечення виконання зобов'язань у договорі або законі. Зазначений підхід до врегулювання майнових відносин безпосередньо проявляється у морському праві України, для якого завжди були властиві унікальні юридичні інститути та конструкції. Морські привілейовані вимоги – саме той інструмент забезпечення зобов'язань, який вже давно знайшов своє місце у цій галузі права України.

Перш ніж перейти до аналізу та розмежування іпотеки, морських привілейованих вимог та притримання у морському законодавстві України, необхідно визначитись із їхніми основними ознаками.

Іпотека, відповідно до ст. 1 Закону України “Про іпотеку” , – вид забезпечення виконання зобов'язання нерухомим майном, що залишається у володінні та користування іпотекодавця, згідно з яким іпотекодержатель має право в разі невиконання боржником забезпеченого іпотекою зобов'язання одержати задоволення своїх вимог за рахунок предмета іпотеки переважно перед іншими кредиторами цього боржника. Важливо також застерегти, що застава морських суден та низки інших рухомих об'єктів регулюється за правилами цього ж закону [4, 313].

Підставами виникнення застави, як й іпотеки, можуть бути договір, закон та рішення суду. Однак морська іпотека, як за законодавством України, так і за законодавством багатьох країн, виникає саме на підставі договору. Це важливо пам'ятати при її розмежування із морськими привілейованими вимогами.

Що ж до морських привілейованих вимог, то, як вже зазначалося, вони не знайомі цивільному праву України. Не дає їхнього визначення також і вітчизняне морське право, адже ст. 358 розділу X Кодексу торговельного мореплавства (далі – КТМ) України лише наводить перелік вимог, що “підлягають переважному задоволенню перед іншими вимогами, у тому числі перед вимогами забезпеченими заставою” [3, 119]. Потрібно відмітити, що у цьому розділі поряд із терміном “привілейовані вимоги” фігурує також термін “вимоги, забезпечені заставою”. Вважаємо, що цей термін використовується законодавцем як синонімічний поряд із терміном “іпотека морського судна” . бо окреме правове регулювання застави морського судна у законодавстві України відсутнє. Таким чином, морські привілейовані вимоги та застава (іпотека) морського судна – відмінні способи забезпечення виконання зобов'язань у праві України.

Розуміння цієї тези є важливим з огляду на те, що останнім часом ці категорії плутають навіть у науковій літературі. Головною причиною цього виступає нормативна невизначеність термінів, а також неоднозначність перекладу словосполучення “maritime lien” (морська привілейована вимога) з англійської, адже ця правова конструкція є історичним надбанням саме англо-американської правової сім'ї. Ця ситуація призвела до того, що навіть у КТМ РФ 1999р., який, слід зазначити, багато в чому будувався, як і КТМ України, на положеннях відповідного КТМ СРСР 1968р., законодавець відмовився від поняття “морська привілейована вимога”, замінивши її поняттям “морська застава”. Дійсно, перекладаючи термін “lien”, можна знайти наступні еквіваленти, а саме: 1) заставне право; 2) привілейована вимога і, навіть, 3) право притримання [1, 271]. Однак, як здається, при перекладі того чи іншого поняття є абсолютно неприпустимим автоматичне застосування його буквального перекладу без глибокого аналізу співвідношення нового поняття із вже існуючою термінологічною системою. У кожній мові наявна чимала кількість слів, які мають однакове походження (наприклад, від латинських слів), які можуть по-різному трактуватися правовим лексиконом різних мов [2, 33]. Таким чином, підбираючи вірний еквівалент при перекладі, особливо в процесі нормотворення, важливо не тільки зважати на його сутнісну адекватність терміну, що перекладається, але й враховувати вітчизняну термінологію, якій новий термін не повинен суперечити. Саме цього, на нашу думку, не вистачає при перекладі словосполучення “maritime lien” як “морська застава”, адже визнавши морські привілейовані вимоги заставою, маємо визнавати і їхню спорідненість із заставою у цивільному праві України. Однак це було б не зовсім вірним, бо їх різнять як правова природа, так і підстави виникнення. Як зазначалося раніше, морське судно обтягується іпотекою, як правило, на підставі договору. Що ж до морських привілейованих вимог, то джерелом їхнього виникнення завжди є закон. Крім того, навіть у англо-американському праві maritime liens та mortgages (“застава” англійською мовою) відрізняються низкою важливих ознак [6, 172], що не дозволяє ототожнювати їх.

Переходячи до розгляду притримання та його особливостей у вітчизняному праві, потрібно зазначити, що його нормативне визначення вперше з'явилося у Цивільному кодексі України 2003р., хоча фактично правова регламентація окремих випадків його застосування була здійснена раніше, наприклад, у ст. 163 КТМ України 1995р. У цій статті зазначено, що при отриманні вантажу одержувач повинен компенсувати витрати, що були здійснені перевізником за рахунок вантажу, внести плату за простій судна в порту вивантаження, а також сплатити фрахт та плату за простій судна у порту завантаження, якщо це передбачено у коносаменті чи в іншому документі, за яким перевозився вантаж, а у випадку загальної аварії – внести аварійний внесок чи надати належне забезпечення. Перевізник може не видавати вантаж до сплати вказаних сум чи надання забезпечення [3, 60]. Потрібно відмітити, що незважаючи на явну схожість цього права перевізника із правом притримання, ст. 164 КТМ України визначає його як право застави, з чим важко погодитися.

Для того, щоб дати чітку відповідь на питання: чи є право перевізника правом застави або ж правом притримання, необхідно звернутися до нормативної дефініції притримання. Згідно зі ст. 594 ЦКУ кредитор, який правомірно володіє річчю, що підлягає передачі боржникові або особі, вказаній боржником, у разі невиконання ним у строк зобов'язання щодо оплати цієї речі або відшкодування кредитором пов'язаних з нею витрат та інших збитків має право притримати її у себе до виконання боржником зобов'язання [5, 503]. Виокремимо деякі визначальні риси притримання у їхньому

порівнянні із заставою. По-перше, право притримання виникає у кредитора тільки у випадку безпосереднього володіння річчю. Для виникнення права застави це не обов'язково, адже тільки при закладі заставлена річ передається заставодержателю. По-друге, право притримання залишається чинним тільки на період безпосереднього знаходження речі у володінні кредитора. Право ж застави, як правило, є дійсним до моменту здійснення заставодавцем своїх зобов'язань перед заставодержателем. По-третє, предметом притримання обов'язково має бути матеріальний об'єкт, тобто річ, у той час, як предметом застави можуть виступати й майнові права. Це далеко неповний перелік відмінностей, що різнять притримання та заставу як способи забезпечення виконання зобов'язань. Аналізуючи норми ст. 163 КТМ України не можна не побачити в них ознаки саме притримання, адже право перевізника стосується тільки чітко визначеного матеріального об'єкта – вантажу. Крім того, чинним його право лишається доти, доки він може контролювати його (до цього прирівнюється передача вантажу на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про наявність прав перевізника на вантаж). Й, нарешті, право на затримання вантажу належить перевізнику тільки щодо того вантажу, який він перевозив сам та не стосується будь-якого іншого майна одержувача. Таким чином, на наш погляд, слід визнати вищезазначене право перевізника саме правом притримання та відрізнити його від права застави.

Підводячи підсумки, хотілося б ще раз підкреслити необхідність розмежування таких способів забезпечення виконання зобов'язань як іпотека, морські привілейовані вимоги та притримання у морському праві України. Незважаючи на те, що всі вони відносяться до речових видів забезпечення зобов'язань, їх різнить велика кількість специфічних рис та правові наслідки застосування. Задля усунення наявних колізій та прогалин у чинному морському законодавстві України здається слушним надати такі пропозиції:

1. Із прийняттям нової редакції або ж нового КТМ України зберегти використання терміну “морські привілейовані вимоги”. Задля усунення невизначеностей термін “застава” у ст. 358 КТМ України замінити на термін “іпотека морського судна”.

2. Внести зміни до ст. 164 КТМ України, визначивши право застави перевізника на вантаж як право притримання.

Література

1. Андрианов С. Н., Берсон А. С., Никифоров А. С. *Англо-русский юридический словарь*. – М.: Руссо, 2003. – 512 с.

2. Балтаджи П. *Перекладацька діяльність як фактор формування сучасної системи юридичних термінів: Збірник наукових праць “Сучасний вимір держави та права”*. За ред. В. І. Терентьева, О. В. Козаченка. – Миколаїв: Іліон, 2008. – 504 с.

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

4. Про іпотеку: Закон України від 5 червня 2003р. // *Відомості Верховної Ради*. – 2003. – № 38. – Ст. 313.

5. *Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р.* // *Відомості Верховної Ради*. – 2003. – № № 40-44. – ст. 356.

6. *Щодо проблеми співвідношення морських привілейованих вимог та іпотеки морського судна в міжнародному торговельному мореплаванні: Збірник тез Всеукраїнської міжвузівської наукової конференції молодих вчених та аспірантів “Проблеми вдосконалення правового забезпечення прав та основних свобод людини і громадянина” (Івано-Франківськ, 20 квітня 2007р.)* – Івано-Франківськ, Видавництво Юридичного інституту Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника, 2007. – 256с.