

УДК: 341: 347.79 (477)



**Нігрєєва Олена Олександрівна**

старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін та  
міжнародного права  
Одеського національного університету  
ім. І.І.Мечникова

## ДЕЯКІ АСПЕКТИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ІПОТЕКИ МОРСЬКОГО СУДНА

### *Анотація*

*Метою написання статті є виділення основних характеристик сучасного міжнародно-правового регулювання використання іпотеки морського судна як способу забезпечення виконання зобов'язань у сфері. В зв'язку з цим автором проведений порівняльно-правовий аналіз норм відповідних міжнародних конвенцій.*

**Ключові слова:** мореплавство, аналіз, іпотека, морське судно, конвенція.

Міжнародне торговельне мореплавство завжди було і лишається однією з необхідних складових ефективного функціонування світової економіки. Разом із тим, його стабільний розвиток та здійснення в об'ємах, які би задовольняли потреби міжнародної торгівлі, багато в чому залежить від дієвого правового регулювання не тільки на національному рівні, але й на рівні міжнародному. Саме воно має сприяти покращенню умов фінансування будівництва суден та зростанню національних торговельних флотів.

Як відомо, оновлення та нарощування існуючого торговельного флоту неможливе без ефективної системи кредитування суднобудівництва. Наявність дієвих способів забезпечення виконання кредитних зобов'язань, безперечно, – один із важливих елементів такої системи. В межах статті автор спробує проаналізувати певні аспекти міжнародно-правового регулювання застосування такого способу забезпечення виконання морських зобов'язань, як іпотека морського судна, та встановити певні закономірності його подальшого розвитку. Реалізації цьо-

го завдання має посприяти проведенню порівняльно-правового аналізу положень трьох міжнародних конвенцій, регламентуючих іпотечні відносини із застосуванням морських суден.

Дослідженню зазначеного питання були присвячені праці таких науковців та спеціалістів – практиків у галузі морського права, як Бабкін С.А., Барінова І.І., Брильов О.А., Іванов Г.Г., Калпін А.Г., Пенцов Д.О., Шашорін О.О., Шемякін О.М., Фалілеєв П.О. та інші.

Іпотека морських суден традиційно є одним з найважливіших інструментів, що слугує розвитку кредитування судновласників у якості забезпечувального механізму, ефективність котрого обумовлена наступними обставинами:

1) морське судно – дуже коштовне майно, яке дозволяє забезпечувати за його допомогою повернення досить великих кредитів;

2) морське судно – майно, яке постійно експлуатується, що робить найбільш ефективною саме його іпотеку (тобто заставу майна із його збереженням у володінні заставодавця), а не заклад (тобто заставу із переданням майна у володіння заставодержателя);

3) права на морські судна підлягають реєстрації у спеціальних реєстрах, що за наявності належного правового регулювання дає можливість зробити іпотеку публічною [1, с.21].

Кредитування судновласників отримує все більш інтернаціональний характер, що є зрозумілим, враховуючи інтернаціональний характер торговельного мореплавства як галузі транспортних послуг. Маючи на увазі привабливість забезпечення повернення

кредитів, наданих судновласникам, саме за допомогою іпотеки морських суден та достатньо очевидну залежність ефективності самої іпотеки від системи законодавчих приписів, що її регулюють, стають зрозумілими причини розробки та прийняття Міжнародної конвенції про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1993р. (далі – Конвенція 1993р.)

Конвенція має за мету уніфікацію національного іпотечного права, що регулює заставу морських суден, головним чином, у трьох основних напрямках:

1) введення для всіх держав – учасниць переліку морських привілейованих вимог, а також встановлення єдиних умов та черговості їхньої реалізації;

2) утворення певних мінімальних гарантій здійснення прав заставодержателями морських суден у всіх державах – учасницях Конвенції (мінімальні вимоги до гласності іпотек, однозначне визнання за зареєстрованою іпотекою речового ефекту, фіксація правових наслідків примусового продажу морського судна та низка інших);

3) встановлення єдиної для законодавств держав – учасниць черговості задоволення забезпечених іпотеками, морськими привілейованими вимогами, правом притримання та не забезпечених зазначеними засобами вимог кредиторів до судновласників [1, с.22].

Саме ця конвенція становить ядро міжнародно-правового режиму іпотеки морських суден у наш час. Однак вона – не єдина спроба уніфікації правових підходів різних країн до врегулювання зазначених відносин. Необхідність такої уніфікації була усвідомлена міжнародною спільнотою до-

сильно давно, про що свідчить прийняття у Брюсселі 10 квітня 1926р. Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правових норм стосовно морських привілейованих вимог та іпотек (далі – Конвенція 1926 р.). Підписання цієї конвенції по суті окреслило одне з найважливіших завдань у галузі проблем міжнародного приватного права у зв'язку із заставами, іпотеками та обтяженнями — завдання вирішення питання, пов'язаного із визнанням застав, іпотек та інших обтяжень, що виникли за правом однієї країни, у праві іншої [2, с.181]. Однак її укладення не розв'язало усіх питань, які виникли у сфері реалізації прав за морськими іпотеками та морськими привілейованими вимогами. Необхідність вдосконалення міжнародно-правового регулювання згаданих відносин призвела до прийняття нової Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правових норм стосовно морських привілейованих вимог та іпотек, що була підписана у Брюсселі 27 травня 1967р. (далі – Конвенція 1967р.) Обидві зазначені конвенції були підготовлені Міжнародним морським комітетом. Нажаль, Конвенція 1967р. так і не набрала чинності, однак вона суттєво вплинула на розвиток норм міжнародного права, які регулюють забезпечувальні відносини із застосуванням морських суден. Багато її положень були відтворені у Конвенції 1993 р.

Задля усунення недоліків, які завадили підписанню попередньої конвенції, Конвенція 1993р. зазнала довгого опрацювання у найбільш авторитетних міжнародних організаціях, що займаються проблемами морського права. Після ухвалення Конференцією Міжнародного морського

комітету проекту перегляду Конвенції 1967р. та надання проекту до Міжнародної морської організації (ІМО) та в Конференцію ООН по торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), які працювали над переглядом Конвенції 1967р., ці дві організації вирішили утворити робочу групу – Об'єднану міжурядову групу експертів по морським привілейованим вимогам та іпотекам та пов'язаним із ними питаннями. Це було зроблено у відповідності до резолюції 6 (XI) робочої групи про законодавство міжнародного судноплавства ЮНКТАД, ухваленої Радою по торгівлі та розвитку на її тридцять другій сесії, та у відповідності до рекомендації Юридичного комітету, ухваленої Радою ІМО на її п'ятдесят шостій сесії.

Мандат Об'єднаної міжурядової групи експертів, що був прийнятий двома органами, містився у тому, щоб вивчити проблему морських привілейованих вимог та іпотек, включаючи можливий розгляд:

а) положень Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються іпотек морських суден та морських привілейованих вимог, у зв'язку із примусовим виконанням прав за ними;

б) моделі законодавчого акту відносно морських привілейованих вимог та іпотек та процедури примусового виконання прав за ними;

в) можливості міжнародної реєстрації морських привілейованих вимог та іпотек морських суден [3, с.83].

Як бачимо із завершального проекту Конвенції, що був ухвалений у 1993 р., не усі з цих завдань вдалося виконати, однак розроблені положення, особливо у питанні

примусового виконання прав за морськими привілейованими вимогами та іпотеками, виявилися адекватними потребам сучасного міжнародного мореплавства, про що свідчить підписання та набрання чинності Конвенцією у 2004р. За станом на 2009р. Конвенція була остаточно ухвалена 13 державами, серед яких Вануату, Еквадор, Естонія, Іспанія, Литва, Монако, Нігерія, Перу, Росія, Сан-Вінсент та Гренадіни, Сирія, Туніс та Україна. Нажаль, серед держав, які первісно підписали Конвенцію на конференції, що відбулася у Женеві 19 квітня – 7 травня 1993р., майже ніхто не надав згоди на набрання нею юридичної сили шляхом ратифікації або ж із застосуванням інших відповідних процедур. Серед цих держав присутні такі потужні морські держави, як Китай, Норвегія, Данія, Германія, Швеція та інші [4].

Україна приєдналася до Конвенції 1993 р. шляхом ратифікації 27 лютого 2003 року. Як наслідок, саме її положення мають бути відображені у національному законодавстві. Цікаво простежити еволюцію основних норм Конвенції 1993 р. у порівнянні із тими правилами, що були закріплені Конвенціями 1926 і 1967 рр.

Основною метою проведеної у 1926 року уніфікації стало міжнародне визнання „застав, іпотек та інших схожих обтяжень щодо судна, які були належним чином введені в дію у відповідності із законодавством держави – учасниці Конвенції, до якої належало судно” [5]. Як бачимо, останнє формулювання є досить нечітким, адже незрозумілим лишається, які саме судна належать до певної держави. У подальшому Конвенції 1967 і 1993 рр. вже більш чітко визначили, що мова йде

про судна, зареєстровані у державах – учасницях конвенції.

Ще одним недоліком Конвенції 1926 року є обмежена сфера її застосування. Так, ст. 14 конвенції визначає, що її положення можуть застосовуватися до кожної держави – учасниці у випадках, коли судно, щодо якого виникла вимога, належить до цієї держави, а також у будь-яких інших випадках, що передбачені національними законами. Однак зазначений принцип не впливає на право держави-учасниці не застосовувати положення Конвенції на користь громадян держав, що не є учасницями Конвенції. Звісно, що ця норма суттєво звужує коло суб'єктів, які підпадають під дію Конвенції 1926 р.

Ця вада була усунена при розробці Конвенції 1967 р., ст. 12 якої зазначає, що положення конвенції можуть застосовуватися до будь-яких морських суден, зареєстрованих як у державі – учасниці Конвенції, та і у державі, що її учасницею не є, якщо інше не передбачено нормами самої конвенції [6]. Аналогічне правило було запозичене також Конвенцією 1993 р. із уточненням, що судно, яке зареєстроване у державі, що не є учасницею Конвенції, має знаходитися під юрисдикцією держави – учасниці [7].

Положення усіх зазначених конвенцій послідовно підтримують концепцію обмеженого або ж функціонального імунітету державних суден. Так, ст. 15 Конвенції 1926 року визначає, що положення конвенції не застосовуються як до військових суден, так і до урядових суден, які використовуються виключно для публічної служби. Ця норма була конкретизована ст.12 Конвенції 1967 р. Згідно із нею, ніякі права не можуть виник-

нути щодо чи проти або ж бути здійснені у відношенні судна, яке перебуває у власності або ж оперується чи зафрахтоване державою та застосовується нею для публічної некомерційної служби. Ст. 13 Конвенції 1993 р. майже дослівно відтворює зазначене правило, із тією різницею, що у неї ще більш детально визначено поняття публічної служби, на якій можуть застосовуватися судна, захищені державним імунітетом. До неї віднесена не будь-яка публічна некомерційна служба, а тільки урядова некомерційна служба [7].

Потрібно відзначити, що положення Конвенції 1926 р. не дають чіткої дефініції та регулювання відносинам іпотеки морських суден. Більшою мірою вони сфокусовані на регламентації відносин, пов'язаних із реалізацією прав за морськими привілейованими вимогами у їхньому співвідношенні із заставами та іпотеками. Однак, важливим моментом, відображеним вже у Конвенції 1926 р., стало закріплення вимоги реєстрації іпотек у публічному реєстрі, чи то у порту реєстрації судна, чи то у центральному офісі держави – учасниці. Конвенції 1967 та 1993 рр. на додаток до цього чітко сформулювали необхідність надання публічності такому реєстру, тобто його відкритості для широко загалу із можливістю отримання витягів та копій із нього. Крім того, у конвенціях закріплені мінімальний перелік інформації, яка повинна міститися у такому реєстрі.

Конвенція 1926 р. демонструє основні принципи визначення черговості задоволенні вимог держателів різних обтяжень морського судна. Зокрема, ст. 3 Конвенції 1926 р. визначає, що застави, іпотеки та інші обтя-

ження судна мають ранг нижчий за морські привілейовані вимоги, перелічені у Конвенції. Національне законодавство може гарантувати також інші привілейовані вимоги, однак, воно не правомочне змінювати черговість задоволення вимог за заставами, іпотеками, іншими обтяженнями такого ж роду та морськими привілейованими вимогами, переліченими Конвенцією. Зазначений принцип знайшов своє подальше відображення у нормах Конвенцій 1967 та 1993 рр.

Що ж до визначення черговості задоволення вимог за іпотеками морського судна між собою, то згідно із ст. 2 Конвенції 1993 року ці моменти визначаються правом держави – реєстрації іпотек з урахуванням положень Конвенції.

Конвенція 1926 р. закріплює, що її положення не повинні розглядатися, як такі, що впливають будь-яким чином на компетенцію судів, процедури або ж методи виконавчого провадження, встановлені національним правом. Разом із тим, завдання подальшої уніфікація права у сфері забезпечувальних обтяжень морських суден вимагало узагальнити також деякі аспекти практики різних країн із примусового звернення стягнення на предмет обтяження. Об'єктивність цієї вимоги важко заперечити, адже міжнародний характер відносин, пов'язаних з експлуатацією морського судна, обумовлює наявність широкого кола суб'єктів у різних державах, що можуть мати вимоги, забезпечені одним і тим самим судном. Отже, у процесі звернення стягнення на судно за правом певної держави всі ці суб'єкти повинні мати певні процедурні гарантії додержання їхніх прав.

У цьому зв'язку Конвенція 1967 р. містить ст.ст. 10, 11, які закріпили правила проведення примусового продажу обтяженого судна, зокрема, визначивши строк попереднього повідомлення усіх зацікавлених суб'єктів щодо дати його здійснення. Стаття 10 встановлює також перелік суб'єктів, яким обов'язково має бути надіслано відповідне повідомлення. Стаття 11 конкретизує процедуру та умови погашення існуючих щодо судна обтяжень після його примусового продажу, а також деталізує порядок задоволення вимог щодо судна за рахунок отриманих від продажу коштів.

Однією з переваг Конвенції є те, що вона дає можливість примусового виконання прав за іпотеками, що встановлені та зареєстровані у відповідності до законодавства країни – не учасниці Конвенції, якщо такі іпотеки встановлені та зареєстровані без порушення положень Конвенції і якщо примусове виконання за ними вимагається на території країни – учасниці Конвенції, що суттєво розширило застосування положень Конвенції 1967 р. у порівнянні із Конвенцією 1926 р., застосування якої обмежується тільки країнами-учасницями. На жаль, як вже зазначалося, Конвенція 1967 р. так і не набрала чинності, а, отже, ці прогресивні положення протягом довгого часу не знаходили своєї реалізації у торговельному мореплаванні.

Ситуація змінилася із прийняттям Конвенції 1993 р., ст.ст. 11 та 12 якої розвивають відповідні норми Конвенції 1967 року. Так ст. 11 визначає вимоги до попереднього повідомлення про примусовий про-

даж судна на задоволення вимог держателів морських привілейованих вимог, іпотек та інших обтяжень судна. Відповідно до неї, до здійснення примусового продажу судна у державі-учасниці Конвенції уповноважений орган влади у цій державі має упевнитися, що повідомлення про продаж надіслані:

а) органу влади, що відповідає за реєстр у державі реєстрації судна;

б) усім держателем зареєстрованих застав, іпотек чи обтяжень, які не були випущені на пред'явника;

в) усім держателям зареєстрованих застав, іпотек чи обтяжень, випущених на пред'явника, та усім держателям морських привілейованих вимог, які зазначені у ст.4 Конвенції, за умови, що компетентна влада, відповідальна за продаж, отримає відповідні вимоги щодо таких обтяжень;

г) зареєстрованому власнику судна [7].

Таке повідомлення має бути надіслано якнайменш за 30 днів до дати примусового продажу та мати таку письмову форму, яка б гарантувала надходження підтвердження про отримання повідомлення.

Не менш важливе значення для уніфікації процедур реалізації обтяжених морських суден у країнах – учасницях Конвенції має ст. 12, що визначає правові наслідки здійснення примусового продажу. Згідно із її положеннями, після продажу судна у державі – учасниці Конвенції всі зареєстровані застави, іпотеки чи обтяження, за виключенням тих, які були прийняті покупцем судна за згодою їхніх держателів, та усі привілейовані вимоги та інші обтяження

будь-якого роду, перестають діяти щодо судна, однак із додержанням таких умов:

а) під час продажу судно знаходилося під юрисдикцією держави – учасниці Конвенції;

б) продаж був здійснений у відповідності до права такої держави та положень ст. 11, 12 Конвенції.

При додержанні зазначених вище умов компетентний орган влади має, на запит покупця, видати свідоцтво, підтверджуюче, що судно було продано звільненим від будь-яких зареєстрованих застав, іпотек чи обтяжень, за виключенням тих, які були прийняті покупцем судна за згодою їхніх держателів, та усіх привілейованих вимог та інших обтяжень будь-якого роду. При видачі такого свідоцтва орган реєстрації судна має виключити з реєстру усі зареєстровані застави, іпотеки чи обтяження, за виключенням тих, які були прийняті покупцем судна за зго-

дою їхніх держателів, та зареєструвати судно на ім'я покупця або надати свідоцтво про відміну реєстрації для нової реєстрації судна, якщо це потрібно.

Таким чином, можна підкреслити значний внесок, що був зроблений у справу уніфікації правоположень щодо визнання та здійснення прав за морськими привілейованими вимогами та іпотеками із прийняттям Міжнародної конвенції про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1993р. Нажаль, далеко не всі морські держави виявили готовність приєднатися до неї, але вже факт набрання чинності Конвенцією через 11 років після свого підписання свідчить про її необхідність та ефективність у врегулюванні зазначеної сфери відносин у галузі торговельного мореплавства. Отже, сподіваємося на подальше розширення кола держав-учасниць цієї Конвенції у майбутньому.

#### *Література:*

1. *Бабкин С.А.* Ипотека морских судов: Международная конвенция о морских залогах и ипотечках 1993 г. и воплощение ее положений в российском законодательстве // *Международное публичное и частное право.* – М.: Юрист, 2001, № 2. – С.21–25.
2. *Фалилеев П.А.* Ипотека морских судов. – М.: Международные отношения, 1997. – 192 с.
3. *Калтин А.Г.* К вопросу о создании нового международного режима морских привилегированных требований и залогов // *Советский ежегодник морского права.* – М.: Мортехинформреклама, 1991. – С.83– 86.
4. United Nations Treaty Collection [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://treaties.un.org/>.
5. International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, 10 April 1926 [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://policy.mofcom.gov.cn>.

6. International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, 27 May 1967 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.admiraltylawguide.com>.

7. International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva, 6 May 1993 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.admiraltylawguide.com>.

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМА ИПОТЕКИ МОРСКОГО СУДНА**

### *Аннотация*

*Целью написания статьи является выделение основных характеристик современного международно-правового регулирования использования ипотеки морского судна в качестве способа обеспечения исполнения обязательств в сфере торгового мореплавания. В этой связи автором проведен сравнительно-правовой анализ норм соответствующих международных конвенций.*

**Ключевые слова:** мореплавание, анализ, ипотека, морское судно, конвенция.

