

Источники и литература:

1. Управление деятельностью коммерческого банка (банковский менеджмент) / под ред. О. И. Лаврушина. – М. : Юристъ, 2003. – С. 460-462.
2. Кузнецов С. В. Ссудная задолженность кредитных организаций: проблемы и инструменты ее урегулирования : автореф. дис. ... канд. экон. наук / С. В. Кузнецов. – М., 2008. – С. 14.
3. Славянский А. В. Управление проблемной задолженностью банка / А. В. Славянский // Банковское дело. – 2008. – № 6. – С. 84.

Нігрєєва О.О.**УДК 341.96:347.798 (043.3)****ІПОТЕКА МОРСЬКОГО СУДНА У КОНТЕКСТІ ВІДНОВЛЕННЯ
ВІТЧИЗНЯНОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ФЛОТУ В УКРАЇНІ**

Торговельне мореплавство – одна з тих галузей світової економіки, яка має найбільш швидкий розвиток у наш час. Перш за все, це пов'язано із прискоренням міжнародного товарообміну. Наростання обсягів міжнародної торгівлі, у якій прагне приймати участь також Україна, обумовлює необхідність адекватно швидкого зростання її транспортної галузі. Попри значний транспортний потенціал, що має Україна, багато в чому завдячуючи її географічному положенню, стан вітчизняного транспортного комплексу й, особливо, його морської ланки, потребує покращення. Це, в свою чергу, безпосередньо залежить від правового регулювання, що впорядковує такі процеси.

Для його розроблення, передусім, вкрай необхідною є наявність у держави національної морської політики, що являє собою цілеспрямовану діяльність, яка полягає як у забезпеченні найважливіших зовнішньополітичних державних інтересів, так і у захисті її власних морських інтересів у сфері міжнародно-правових відносин, що здійснюється за допомогою властивих їй засобів та методів [1, с. 145 – 146]. Звісно, що для кожної держави така політика матиме власне змістовне наповнення. Що ж до України, уявляється, що однією з цілей такої політики має стати реформування та структурна перебудова секторів економіки, пов'язаних із морекористуванням, створення умов для інноваційного розвитку, модернізації морегосподарського комплексу із залученням внутрішніх та зовнішніх інвестицій.

Початок формуванню такої політики було покладено із прийняттям Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 р. „Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави”. Серед загальнонаціональних задач, вказаних у цьому рішенні, виконання яких є необхідним для виведення з кризи морської галузі України, можна підкреслити такі: забезпечення виконання законодавства та вимог міжнародних договорів у галузі мореплавства; імплементація зобов'язань за міжнародними договорами України у галузі торговельного мореплавства; здійснення міжнародного співробітництва у сфері торговельного мореплавства, вивчення, узагальнення і поширення міжнародного досвіду в цій сфері; уніфікація нормативно-правової бази, що регулює транспортну діяльність на морі, її адаптація до європейських стандартів та ін. [2, с. 9]. Отже, вдосконалення норм вітчизняного законодавства, приведення їх у відповідність із міжнародними правовими нормами визнається необхідною передумовою для відродження України як морської держави із потужним морським флотом та розвинутою морською транспортною галуззю.

Як демонструє практика, чинне законодавство не в змозі адекватно регулювати правовідносини з приводу морських перевезень вантажів, пасажирів та багажу, що стрімко змінюються під впливом як зовнішніх, так і внутрішніх чинників. Значна частина положень Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України), прийнятого 23 травня 1995 р., вже за часів розробки втратила свою актуальність, особливо якщо їх порівнювати із законодавчими нормами інших країн, а також міжнародним правом. На фоні специфічності самої сфери торговельного мореплавства, з її міжнародним характером і відсутністю уніфікації правових підходів різних країн в окремих аспектах функціонування морського транспорту, недостатня ефективність морського законодавства України стає ще більш помітною. До цього можна додати, що деякі важливі моменти взагалі лишаються неврегульованими, а це, в свою чергу, породжує складнощі як для учасників відповідних правовідносин, так і для розробки загальної стратегії розвитку морської транспортної галузі України. Отже, виникає необхідність у внесенні конструктивних змін до КТМ України.

У цьому аспекті слід підкреслити особливу вагомість розроблення правового забезпечення сприятливих умов для кредитування суднобудування [3], адже саме воно є однією із необхідних складових розвитку України як морської держави. На цьому безпосередньо наголошено у Стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 6 травня 2009 р.

Згідно із нею, не зважаючи на наявні виробничі потужності і науково-технічний потенціал, які можуть забезпечити збільшення обсягів виробництва, розвиткові галузі перешкоджає ряд негативних чинників, зокрема, низька ефективність суднобудівного виробництва, зумовлена значною зношеністю (майже на 70 відсотків) виробничих фондів основних підприємств – виробників кінцевої продукції та підприємств, що постачають комплектувальні вироби, а також низьким рівнем розвитку технологій та організації суднобудівних робіт. Так, трудомісткість виробництва вітчизняної продукції у 3 – 5 разів вище, а тривалість

будування суден у 2 – 2,5 рази довше, порівняно з провідними закордонними виробниками; недосконалою системою оподаткування. Ще однією причиною неефективності виробництва суден є, на погляд авторів стратегії, нестача кваліфікованих робочих кадрів, адже низькі заробітна плата і рівень зайнятості призвели до відпливу молодих фахівців віком 30 – 40 років.

Ще одним негативним чинником для розвитку галузі, зазначеним у Стратегії, виступає низький рівень координації взаємодії підприємств суднобудівної та інших галузей вітчизняної промисловості, що виробляють суднове обладнання і матеріали, необхідні для будування суден (чорна і кольорова металургія, електротехнічна та кабельна промисловість, машинобудування, електроніка тощо).

Й, нарешті, останньою перешкодою відновлення вітчизняного суднобудування, згідно зі Стратегією, є недосконалість вітчизняної кредитної системи. Як відмічено у розпорядженні, в Україні кредит на будування суден надається в розмірі 50 відсотків вартості судна під 17 – 20 відсотків річних строком до 6 років, а в іноземних державах – в розмірі 80 відсотків такої вартості під 6 – 8 відсотків річних строком на 10 – 15 років [4].

Як здається, ситуація, що склалася, є наслідком цілої низки організаційних та законодавчих недоліків у державному регулюванні банківської сфери. Серед проблем, що у цьому зв'язку привертають до себе увагу наукової думки і потребують вирішення, виділяється проблема застосування окремих видів забезпечення виконання зобов'язань у морській галузі, адже надання таких великих кредитів потребує надійного забезпечення. Провідне місце тут посідає іпотека морського судна.

Цей вид забезпечення виконання зобов'язань є одним із найдавніших та найпоширеніших у галузі міжнародного торговельного мореплавства. Однак в Україні його застосуванню заважають деякі труднощі, перш за все, нормативного характеру, що робить вкрай складним його використання у кредитних відносинах між банками та судновласниками. Зараз кредитування суднобудування українськими банками через відсутність відповідного правового регулювання іпотеки морського судна майже відбувається у вкрай недостатньому обсязі. Разом із тим, переважна кількість суден у світі (до 90 % [5]) будуються за рахунок позикових коштів, що надаються банками, як правило, під заставу зазначеного майна. Враховуючи важкий стан морегосподарського комплексу України, практичну втрату основного потенціалу вітчизняного морського флоту [2], залучення у цю сферу кредитних ресурсів для відновлення необхідної кількості морських суден різних форм власності вбачається вкрай необхідним. Саме цьому має посприяти розроблення ефективного правового регулювання іпотеки морського судна.

Дослідженню цієї теми присвячені праці таких визначних вітчизняних та зарубіжних вчених, як М. І. Брагінського, О.А. Брильова, В.А.Васильєвої, В. В. Вітрянського, О. О. Вишневського, Б.М.Гонгало, О. В. Дзери, О. С. Іоффе, Г. Г. Іванова, О. С. Кокіна, В. М. Коссака, Н.С.Кузнецової, В. В. Луця, І. В. Спасибо-Фатєєвої, Уільяма Тетлі (William Tetley), Ю. К. Толстого, Луїджі Трамонтано (Luigi Tramontano), П. А. Фалієєва, О. Ф. Федорова, Альдо Фіале (Aldo Fiale), Є.О.Харитоновна, Л. В. Щенникової та ін.

В Україні іпотека, або застава нерухомого майна, своє правове регулювання отримала відносно недавно, а саме з прийняттям 3 червня 2003 р. Закону України „Про іпотеку”. До цього основним нормативно-правовим актом, що регулював зазначені відносини був Закон України „Про заставу” від 2 жовтня 1992 р. Ці законодавчі акти в певній мірі надали можливість для вирішення питань практичного застосування цього виду забезпечення виконання зобов'язань. Але певні правові проблеми ще мають місце. Одна з найбільш значних прогалин саме і стосується іпотеки морського судна, чіє правове регулювання обмежується кількома статтями КТМ України та загальними положеннями Закону України „Про іпотеку” та Цивільного кодексу України .

Більш того, навіть наявні норми глави 3 розділу Х чинного КТМ України „Морська іпотека” не відповідають ні нормам сучасного цивільного законодавства України, ні нормам міжнародних договорів, зокрема, нормам Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 р., що була ратифікована Верховною Радою України у 2002 р. Імплементация норм останньої є першочерговим завданням Української держави у світлі дотримання нею основних принципів міжнародного права, а саме принципу добросовісного виконання міжнародних зобов'язань.

В зв'язку з цим, дослідження іпотеки морського судна та розроблення рекомендацій щодо вдосконалення існуючого правового регулювання застосування цього виду забезпечення виконання зобов'язань, усунення у ньому прогалин і колізій, його гармонізація із нормами національного та міжнародного права є актуальним та таким, що відповідає практичним потребам сьогодення.

Аналіз чинного законодавства України із питань іпотеки у цілому та іпотеки морського судна зокрема, дозволяє виявити численні недоліки у правовому регулюванні зазначених відносин. Зупинимось на деяких із них.

Іпотека, як застава нерухомого майна, є різновидом останньої, однак володіє низкою специфічних рис, до яких, зокрема, відноситься особливий характер предмета іпотеки. Ним в Україні виступає нерухоме майно, режим якого штучно поширений також на морські судна. Таке поширення, на нашу думку, є непотрібним, бо вносить зайву плутанину у правове регулювання функціонування зазначених об'єктів, адже, як свідчить іноземний досвід, обтяження іпотекою саме нерухомого майна не є її визначальною характеристикою.

Разом із тим, на наш погляд, серед визначальних ознак іпотеки в Україні не вистачає ознаки її публічності, яка вважається за необхідну у праві багатьох країн романо-германської правової сім'ї. У цьому зв'язку вважаємо за потрібне закріпити обов'язковість державної реєстрації іпотеки за умови її нікчемності.

Однією з проблем правового регулювання відносин іпотеки морського судна залишається також неузгодженість положень Закону України „Про іпотеку”, що покладає реєстрацію іпотеки на іпотекодержателя, та морського законодавства, з якого слідує, що правомочною особою стосовно реєстрації іпотеки морського судна є іпотекодавець. У цьому аспекті вбачаємо за потрібне розширити коло правомочних щодо реєстрації іпотеки морського судна осіб, надавши ці повноваження як іпотекодержателю, так й іпотекодавцю.

Як здається, суттєва прогалина вітчизняного іпотечного законодавства стосується іпотеки суден, що будуються. Головним кроком на шляху впорядкування зазначених відносин повинно стати створення в Україні окремого реєстру таких суден із тим, щоб іпотека відповідних суден стала можливою тільки після реєстрації прав на них у цьому реєстрі.

На нашу думку, потрібно ввести у законодавство більш чітку дефініцію терміну „судно” та конкретні критерії того, які саме об’єкти, наділені властивостями суден, можуть підпадати під поширюваний на морські судна режим нерухомого майна, що робить їх придатними для обтяження іпотекою у вітчизняному праві. У цьому зв’язку потребує корекції глава 3 розділу X Кодексу торговельного мореплавства України, назва якої, як здається, має бути змінена. Пропонуємо назвати її не „Морська іпотека”, а „Іпотека судна”.

Необхідним є також внесення таких доповнень у Кодекс торговельного мореплавства України, які б чітко визначили ознаки предмета іпотеки морського судна. У цьому контексті, на думку автора, було б вірним передбачити можливість обтяження іпотекою приналежностей морського судна, однак за умови поширення на них права власності іпотекодавця головної речі (морського судна). Із предметом іпотеки морського судна не слід плутати його страхове покриття, а також фрахт, зароблений у зв’язку з експлуатацією судна.

Й, нарешті, недостатня урегульованість процесу звернення стягнення на предмет іпотеки морського судна у спеціальному законодавстві робить його більш складним. У цьому зв’язку Кодекс торговельного мореплавства України потребує удосконалення та приведення у відповідність як із загальним цивільним законодавством України, так і з ратифікованими нею міжнародно-правовими договорами. Основним міжнародним документом, з яким мають бути узгоджені норми вітчизняного іпотечного законодавства, є Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки 1993 р. [6, с.12 – 13].

Підводячи підсумки, маємо підкреслити, що це далеко не усі проблеми правового регулювання іпотеки морського судна в Україні. Значному покращенню ситуації у цій сфері має посприяти прийняття нового Кодексу торговельного мореплавства України або, якнайменш, нової редакції глави 3 розділу X чинного кодексу.

Джерела та література:

1. Белова О. Деякі аспекти міжнародно-правової сутності морської політики України (цілі, принципи, завдання та пріоритетні напрями реалізації) / О. Белова // Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 3. – С. 145-147.
2. Про рішення Ради національної оборони і безпеки України від 16 травня 2008 р. „Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави” : Указ Президента України від 20 травня 2008 р. № 463/2008 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 38. – С. 9.
3. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2045 року : Постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 7 жовтня 2009 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 94. – С. 46.
4. Стратегія розвитку суднобудування на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6 травня 2009 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 42. – С. 62.
5. Анализ состояния и развития морского транспорта : [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.morinfocenter.ru/fleet_analytics.asp.
6. Нігрєєва О. О. Правове регулювання іпотеки морського судна : автореф. дис. ... канд. юр. наук : спец. 12.00.03 „Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право” / О. О. Нігрєєва. – Одеса, 2010. – 19 с.