



МОНГОЛИЯ? СЛОВАКИЯ? РОССИЯ?

УКРАИНА!

Готовы ли мы ввести в нашей стране Международный реестр судов? Не будет ли это фактическим шагом к тому, что Украина, ко всему прочему, получит еще и двойственную репутацию страны "удобного флага"?

Собственно говоря, практическая проблема, возникающая в связи с введением международного регистра, заключается в следующем:

- как обеспечить соответствие судов, вовлеченных в международное морское судоходство, требованиям, принятым международным сообществом;
- как упростить и одновременно сделать эффективной процедуру контроля этого соответствия.

Основным институтом в этой связи является государственная регистрация морского судна, то есть предоставление судну права плавания под флагом соответствующего государства и определение национальности судна.

БЛАГИЕ НАМЕРЕНИЯ И ПРОЗА ЖИЗНИ

Правительство государства создает в своей структуре специальный орган, полномочный регистрировать морские суда и предоставлять им право плавания под флагом этого государства. Определяется система контроля регистрируемых судов. В частности, для ведения надзора за судами морская администрация уполномочивает одно или несколько классификационных обществ осуществлять эти функции. Главной функцией классификационных обществ является технический надзор за судами.

Осуществление регистрации судна означает, что данная морская администрация проверила основные правовые аспекты и техническое состояние судна че-

рез уполномоченное классификационное общество или непосредственно и убедилась в полном соответствии своим требованиям, основанным на международных нормах, технического состояния судна и свидетельствует это перед всеми заинтересованными лицами, предоставляя судну право поднять соответствующий флаг. Морская администрация обязуется в течение всего периода времени, когда судно имеет право плавания под флагом соответствующего государства, контролировать соответствие требованиям международных договоров и конвенций, по которым данное государство приняло на себя обязательства перед другими договаривающимися странами, как технических, так и основных правовых аспектов деятельности судна в сфере торгового мореплавания.

Судовые реестры бывают закрытые, то есть реестры, в которых национальное законодательство запрещает регистрировать суда иностранных судовладельцев, либо реестры, в которых иностранные судовладельцы фактически не регистрируют суда, и открытые (международные), то есть предоставляющие право регистрации судна и нерезидентам, причем нерезиденты таким правом фактически пользуются. В соответствии со ст. 90 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года каждое государство независимо от того, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море. Поэтому не

стоит удивляться, что суда регистрируются, например, Монголией или Молдовой. Однако, имея такое право, государство принимает на себя обязанности и ответственность перед международным сообществом, связанные с регистрацией судов. Возьмем, например, Словакию, которая предлагает весьма привлекательные условия (по крайней мере, финансовые) для регистрации судов. В Словакии не существует ограничений по субъектам, имеющим право регистрировать судно в данной стране. Все сертификаты, выдающиеся в этой стране, признаются мировым сообществом. Однако, чтобы пройти регистрацию, судно должно зайти в порт Братиславы для технического осмотра.

В Российской Федерации принят Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов" от 20.12.2005. Этот закон не создал оптимистического настроения у российских судовладельцев, поскольку он не решает многих вопросов, на решение которых последние рассчитывали.

Российская Федерация участвует в Конвенции ООН об условиях регистрации судов, принятой 7 февраля 1986 года в Женеве. Эта Конвенция вводит довольно четкие критерии определения реальной связи между судном и государством, под флагом которого оно ходит. Российская Федерация, вероятно, учла идеи упомянутой Конвенции в своем за-

конодательстве. Положения Конвенции об условиях регистрации судов практически сводят на нет смысл международной регистрации судов. Страны-участницы Конвенции по существу отказываются от экономических преимуществ, которые следуют из международной регистрации. По нашей информации, только 24 государства, общий тоннаж которых составляет не более 10% общего мирового тоннажа, стали участниками Конвенции, и перспективы вступления в силу этой конвенции весьма пессимистические, поскольку, в соответствии со ст. 19, Конвенция вступит в силу только после того как 40 государств, общий тоннаж которых составляет не менее 25% общего мирового тоннажа, станут участниками Конвенции. Принимая во внимание сопротивление сторонников либерализации системы регистрации судов, международное признание столь жестких критериев реальной связи между судном и государством, где оно зарегистрировано, представляется мало вероятным. Скорее всего, упомянутая Конвенция — мертворожденное дитя.

ПОУЧИМСЯ НА ЧУЖИХ ОШИБКАХ?

Украина же может воспользоваться российским опытом. К разработке правил международной регистрации судов целесообразно с самого начала привлечь представителей судовладельцев и банков, которые могли бы финансировать приобретение судов, а также профессионалов других направлений морского бизнеса. Давайте обратимся к опыту соседей и рассмотрим некоторые проблемы, связанные с упомянутым российским Законом (далее Закон), и подумаем, способны ли мы обойти следующие несоответствия.

Реестр судов и регистрация недвижимого имущества

Согласно ст. 130 ГК РФ суда являются недвижимым имуществом, права на которое подлежат регистрации в соответствии со ст. 131 ГК РФ и Законом "О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним". Регистрация осуществляется в едином государственном реестре Федеральной регистрационной службой. Тем не менее, п. 2 ст. 33 КТМ РФ предусматривает регистрацию права собственности и иных вещных прав на судно в судовых реестрах, придавая такой регистрации правоустанавливающее значение. Такая регистрация осуществляется капитаном морского порта на основании Правил регистрации судов, утвержденных Приказом Минтранса от 29.11.2000. Соответственно, создание международного реестра без решения указанной коллизии еще больше усложнит ситуацию.

СОБСТВЕННИКИ СУДОВ

Одна из ключевых идей международных реестров — это возможность регистрации в них судов, принадлежащих на праве собственности нерезидентам. Российский же Закон не упоминает о возможности регистрации в Междуна-

родном реестре права собственности на судно за иностранным лицом. Ст. 15 КТМ РФ предусматривает, что право плавания под флагом РФ предоставляется только судам, находящимся в собственности резидентов РФ. Хотя возможно широкое толкование норм ст. 15 КТМ РФ, на практике случаев, когда судно под флагом РФ имело бы в качестве собственника иностранное лицо, не встречается.

Очевидно, что необходимость наличия собственника — резидента РФ снижает привлекательность регистрации судна в Международном реестре РФ, поскольку даже наличие налоговых льгот может не компенсировать преимущества собственника — резидента оффшорной юрисдикции.

Экипаж судна

Помимо прочих льгот, международные реестры европейских государств устанавливают ряд льгот, касающихся национальности членов экипажа, а также трудовых отношений на судне, включая условия индивидуальных и коллективных трудовых договоров. Закон вообще не касается указанных вопросов.

Судостроение

Одной из целей Закона, декларируемой его идеологами, является повышение конкурентоспособности российского судостроения. При этом Закон предусматривает отмену импортных таможенных пошлин и НДС при ввозе судов в РФ, а также отменяется НДС при покупке нового судна у российской верфи. Однако иностранные государства также устанавливают аналогичные льготы для своих судостроителей. Таким образом, Закон немногим улучшит положение российских судостроителей.

Кредитование

В пояснительной записке к Закону отмечается, что значительная часть судов, построенных для российских судовладельцев, регистрируется в странах "удобного флага" в силу того, что такое требование выдвигается иностранными банками, в качестве условия предоставления кредита. Представитель одного из достаточно серьезных транспортных заемщиков в мире, Deutsche Verkers Bank, например, сообщил, что политика их банка очень проста — не давать денег под залог российского флага.

Создание международного реестра само по себе не будет служить стимулом для регистрации судов, приобретаемых на кредитные средства банков, в указанном реестре, поскольку проблемой являются нормы российского права, а для ее устранения необходимо пересмотреть положения гражданского законодательства.

КАК РЕЕСТР НАЗОВЕТЕ...

Конечно, вопрос о характере судового реестра должен решаться не только с учетом практической полезности для страны, но и с учетом того, как страна

желает позиционировать себя в отношении "удобства" флага. Дело в том, что от характеристики судового реестра или реестров, существующих в государстве, зависит характеристика самого государства. Если в государстве существует открытый судовый реестр, такое государство может быть отнесено к "удобным" флагам. Если государство чрезмерно увлекается идеей получения экономических преимуществ с помощью такой либерализации регистрации судов, которая переходит границы, допустимые международными правовыми нормами, либо не осуществляет фактически контроля над соответствием судов, которые несут флаг этого государства, этим самым нормам, такое государство с полным основанием может быть отнесено к "удобным" флагам. При этом может пострадать не только имидж государства на международной арене, но и социальная сфера моряков.

Готова ли Украина к введению Международного реестра судов как с практической, так и с теоретической точек зрения? Вряд ли этот вопрос созрел к разрешению. Так, необходимо, прежде всего, подойти концептуально к введению в стране второго реестра судов. Нарушение баланса может привести страну из одной крайности, в которой находится Украина и которая вытекает из ч. 3 ст. 32 КТМ Украины, исходя из которой на Украине не может быть зарегистрировано судно, контролируемое иностранным капиталом, в другую крайность, а именно: может возникнуть ситуация, в которой откроется возможность зарегистрировать судно, не соответствующее международным стандартам. Создание возможности получения сиюминутных выгод для государства и судовладельцев чревато негативной реакцией профессиональных союзов, которые всегда были сильны на морском транспорте. В то же время, не нужно дуть на холодную воду и бояться интернационализации экипажа на морских судах. Украинские моряки достаточно конкурентоспособны. Введение второго Международного реестра судов на Украине должно предполагать также право иностранных физических и юридических лиц — судовладельцев регистрировать свой флот на Украине. Вряд ли нам удастся создать столь благоприятные условия, чтобы судовладельцы, хотя бы отечественные, стали регистрировать на Украине суда в массовом масштабе. Впрочем, одной только либерализации в отношении регистрации судов недостаточно для эффективного пополнения флота страны. В мире давно определены классические механизмы, создающие возможности пополнения флота, и создание Международного реестра судов на Украине с предоставлением налоговых льгот для судовладельцев, которые пожелают там зарегистрировать свои суда под Государственным флагом Украины, — лишь один из них.

Артур Ницевич, Вячеслав Лебедев,
Международная юридическая служба
Киев-Одесса-Николаев