

судна и в случае необходимости подает соответствующий сигнал. Но еще более меня впечатлила система плодотворного взаимодействия ученых института морской экономики и логистики, а также Бременского университета с ведущими германскими фирмами.

Скорость доставки товаров для них является определяющей, поэтому они учитывают место Украины на транспортных осях континента и готовы вкладывать деньги и в развитие украинского транспорта,

логистических центров, оборудование портов и другие системы. Но им, прежде всего, важен результат, который может быть достигнут только при соответствующей системе профессионального и государственного мышления в Украине. К сожалению, пока таких условий германские инвесторы в Украине не видят.

*Александр Федоров,
пресс-секретарь Ассоциации
судовладельцев Украины*

Обеспечение судостроительных контрактов

Когда строится современное судно, риску подвергаются значительные денежные суммы, и как покупатель, так и судостроитель хотят гарантий в том, что в случае неспособности или нежелания другой стороны выполнить свои обязательства, их собственные риски сведены к минимуму. Более того, это желание разделяют те, кто финансирует постройку судов путем предоставления денежных ссуд обеим сторонам судостроительного контракта, причем они желают обеспечения того, чтобы их требования имели приоритет перед требованиями других кредиторов.

Судостроительные контракты в таких юрисдикциях, как Дания, Франция, Норвегия, Швеция, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки, относятся к контрактам купли-продажи и поставки нового судна, новостроя, а в таких юрисдикциях, как Германия, Италия, Япония и Южная Корея — к договорам подряда на строительство судна. Во всех остальных юрисдикциях судостроительные контракты также классифицируются как подрядные контракты. Имеются стандартные широко распространенные проформы судостроительных контрактов. Наиболее распространены следующие проформы:

— Типовой контракт Ассоциации западноевропейских судостроителей на постройку судна 1972 г. (AWES);

— Судостроительный контракт Ассоциации судовладельцев Японии (SAJ CONTRACT — КОНТРАКТ САЯ);

— Судостроительный контракт Морского управления по субсидиям Департамента Администрации Торгового Мореплавания США 1980 г. — Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States Department of Commerce Maritime Administration (MARAD);

— рекомендованный в Китайской Народной Республике примерный судостроительный контракт Консультативного комитета Китайской морской арбитражной комиссии (СМАС).

РЕГИСТРАЦИЯ СТРОЯЩЕГОСЯ СУДНА

Первая форма гарантирования судостроительного контракта заключается в возможности зарегистрировать строящееся судно и права, приобретенные в таком судне, в Специальном государственном реестре в той юрисдикции, где судно сооружается. Некоторые юрисдикции предоставляют такую возмож-

ность или даже закрепляют это как обязанность. Аргентина, Италия, Германия и Франция пошли по такому пути. В других странах регистрация возможна, но не обязательна, в частности в Канаде, Норвегии, Швеции и любой стране, принявшей Международную конвенцию относительно регистрации прав на строящиеся суда 1967 г., или требуется, только если строящееся судно можно идентифицировать и оно достигает определенного минимума тоннажа (Дания). Регистрация также необязательна, но возможна в Португалии, Греции, Нидерландах и Испании.

Последствия регистрации строящихся судов или залогов и ипотек на них определяются законом места регистрации.

Регистрация строящегося судна предоставляет возможность впоследствии зарегистрировать залог на это судно, хотя оно и является только строящимся. Более того, права покупателя на судно против третьих лиц могут быть защищены, если судно было зарегистрировано таким образом. Такая защита часто включает защиту против банкротства судостроителя (верфи) и улучшает гарантии для тех, кто финансирует покупателя — потребителя продукции верфи.

ПЕРЕДАЧА ПРАВА СОБСТВЕННОСТИ НА СТРОЯЩЕЕСЯ СУДНО

В некоторых странах регистрация строящегося судна невозможна, например, в Японии, Южной Корее, Соединенном Королевстве, США, а также в Украине. В этом случае интересы сторон судостроительного договора могут быть обеспечены иными средствами.

Контрактом обычно предусматривается уплата цены судна поэтапно на протяжении строительства. Платежи обычно выражаются в процентах к общей цене контракта и уплачиваются после подписания контракта, закладки киля, спуска на воду и поставки. Возможна уплата платежей после выполнения определенного объема работ по созданию металлоконструкций — четверти, половины, трех четвертей всего объема необходимых металлоконструкций.

Гарантией покупателя относительно его платежей, произведенных в течение строительства судна, является то, что оплата работ организуется таким образом, что сумма платежей приблизительно равна стоимости работ, выполненных на определенной стадии, включая использованные материалы, так что контрактом обеспечивается переход права соб-

ственности на строящееся судно к покупателю по окончании некоторого этапа работ, однако риск повреждения или гибели строящегося судна остается на стороне судостроителя. В случае несостоятельности судостроителя покупателю судна может быть предоставлено право судостроительным контрактом вступить во владение оборудованием и персоналом верфи, чтобы закончить строительство судна или переместить судно для этого в другое место, если это возможно.

Условия судостроительного контракта, относящиеся к переходу права собственности на строящееся судно, обычно распространяются и на материалы, находящиеся на верфи и предназначенные для этого судна, что может подтверждаться их маркировкой, соответствующей номеру строящегося судна. Если контракт составлен правильно, это предоставляет покупателю некоторые гарантии против неудовлетворенных кредиторов неплатежеспособного должника — судостроителя. Равным образом, судостроитель гарантирован от того, что он создает собственность, не покрытую соответствующими платежами.

ГАРАНТИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОНТРАКТА

Возможно гарантирование исполнения судостроительного контракта покупателем посредством предоставления им банковской гарантии.

В свою очередь, чтобы обеспечить интересы покупателя, возможно гарантирование банком, приемлемым для покупателя, выплаты судостроителем денежных сумм, которые могут причитаться с него по судостроительному контракту, то есть выполнения любых платежей, подлежащих уплате в результате расторжения контракта по вине судостроителя, включая убытки покупателя в результате неплатежеспособности или банкротства судостроителя, или любых платежей, представляющих собой удержания из цены контракта. Таким образом, согласование надлежащего банка и условий гарантии является важной частью переговорного процесса, предшествующего заключению судостроительного контракта.

Для больших корпораций банковские гарантии могут не требоваться. В этом случае можно обойтись поручительством материнской или дочерней компании.

Если платежеспособность покупателя вызывает сомнения у судостроителя, он может попытаться гарантировать свои интересы в минимизации рисков от задержек уплаты причитающихся ему платежей путем увеличения суммы предоплаты, оговоренной как форма уплаты цены контракта.

ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО СУДОСТРОИТЕЛЯ

Судостроитель может обеспечить свои интересы путем залога строящегося судна во Франции, Германии, Южной Корее, Норвегии, Швеции, Соединенном Королевстве, США, Аргентине, Дании и Нидерландах. В Аргентине действительность залога зависит от регистрации судостроительного контракта в Национальном судовом регистре. Этот залог обеспечивает интересы судостроителя от неуплаты цены контракта покупателем. Такой залог действителен, пока судно находится во владении судостроителя. В

случае неплатежа судостроитель может продать судно, независимо от того, закончено оно строительством или еще нет, чем обеспечиваются его требования к покупателю. Такая продажа не погашает обязательства покупателя, если они не покрываются ценой продажи. В других странах, например в Италии, судостроитель не имеет права на залог строящегося судна, однако он может внести в судостроительный контракт условие, по которому сможет удерживать судно в обеспечение своих требований к покупателю.

ОБРЕМЕНЕНИЯ ПРАВА СОБСТВЕННОСТИ НА СУДА

Хотя бывает невозможно заключить договор залога на строящееся судно, кредитор покупателя может обеспечить свои интересы посредством залога на иные суда, находящиеся в собственности покупателя (такой залог подтверждают ценные бумаги, служащие обеспечением). "Ценнобумажный" залог является обычным в Японии, где банк, открывший кредит судостроителю и желающий обеспечить этот кредит, предлагает покупателю заложить в обеспечение этого кредита свои суда, имеющиеся в наличии. Судостроитель, в свою очередь, может предложить в обеспечение своего кредита верфь как недвижимость или движимое имущество, находящееся в его собственности.

ПОДПИСАНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОНТРАКТА

Кредитор может также потребовать подписания судостроительного контракта в совокупности с безотзывным обязательством судостроителя удерживать судно до распоряжения кредитора, если он выдал кредит покупателю или судостроителю. Если контрактом предусматривается предоставление банковской гарантии судостроителем в обеспечение возврата денежных сумм, полученных им для исполнения контракта, в случае его неплатежеспособности, такая гарантия также должна быть предоставлена покупателем — получателем судна.

Контрактом может быть предусмотрено, что он не может быть подписан без полного согласия каждой стороны, однако может быть предусмотрено также, что в согласии не может быть отказано без разумного основания.

В некоторых странах кредиторы требуют обеспечений, отдельных от судостроительного контракта, например векселя. Это обычно для Великобритании. В других юрисдикциях доверие вызывают персональные гарантии, предоставляемые директорами или бенефициарными собственниками компании-покупателя, что имеет место, например, во Франции, Италии, Южной Корее.

СТРАХОВАНИЕ СТРОЯЩЕГОСЯ СУДНА

Кредиторы как покупателя, так и судостроителя обычно требуют застраховать строящееся судно от повреждений и гибели сторонами судостроительного контракта. Часто страховка оформляется на имя кредиторов. Если это возможно, страховой полис может оформляться на имя судостроителя, покупателя, а также их кредиторов.

Наша юридическая фирма сопровождала переговорный процесс по заключению судостроительного контракта на постройку нескольких судов в Украине. Каждое судно предполагалось оплачивать в соответствии со следующими этапами: подписание контракта — 20% цены контракта, закладка киля — также 20%, создание металлоконструкций и спуск на воду — по 15% и поставка судна "Ex-Yard" — 30% цены. Покупатель готов был предоставить банковскую гарантию на сумму цены контракта. Он предложил судостроительному заводу обеспечить банковскую гарантию, которая покрывала бы платежи в первых четырех этапах расчетов, то есть 70% цены контракта. Судостроительный завод не смог получить такую гарантию, а без нее покупатель продолжать переговоры и заключить контракт отказался. Таким образом, разногласия в вопросах обеспечения судо-

строительного контракта привели к обоснованному отказу от его заключения, причем украинский судостроитель не смог удовлетворить довольно необременительные требования испанской судовладельческой компании.

© А. Ницевич (*nitsevych@interlegal.com.ua*),
партнер, адвокат

Международная юридическая служба, Украина,
Киев—Одесса, *www.interlegal.com.ua*

© Н. Мельников (*melnykov@interlegal.com.ua*),
партнер,

специалист по морскому праву,

Международная юридическая служба,

Украина, Киев—Одесса, *www.interlegal.com.ua*

© А. Батини, партнер *BB & Partners Italy*,
www.bbpartners.it

Актуальные статьи по вопросам транспорта в отечественной периодике

На ручнике — *Эксперт*, № 35 (226) от 14—20.09.2009 г.

Четырехкратное сокращение автомобильного рынка удивило даже пессимистов. Автотрейдеры уверяют, что своего дна рынок уже достиг, а прекращение действия 13% надбавки к таможенной пошлине на автомобили поможет нарастить продажи.

Дорогая посадка — *Инвестгазета*, № 37 от 21.09.2009 г.

10 млрд грн. в строительство и реконструкцию украинских аэропортов намерено вложить государство в ближайшие годы. Стоит ли тратить такие средства на новые региональные аэровокзалы, возможностями которых воспользуются один раз?

Палатка вместо терминала — *Инвестгазета*, № 37 от 21.09.2009 г.

Гендиректор аэропорта "Борисполь" Б. Шахсуваров рассказывает о проблемах и перспективах развития украинских аэропортов.

Save Our Sale — *Бизнес*, № 38 (869) от 21.09.2009 г.

Стимулирование автопродаж в США и Германии привело к тому, что они превысили докризисный уровень.

Показатели — *Бизнес*, № 38 (869) от 21.09.2009 г.

Демонстрация новых моделей на "Столичном автошоу 2009" свидетельствует об оживлении внутреннего авторыннка.

Транз-акция — *Бизнес*, № 38 (869) от 21.09.2009 г.

Намерение Минтрансвязи ввести скидки на перевалку ряда транзитных грузов в отечественных портах грузовладельцев вряд ли впечатлит.

"ОПЗ" пошлют в КС. Или дальше... — *Зеркало Недели*, № 35 (763) от 19—25.09.2009 г.

Президент В. Ющенко традиционно запретил своим указом приватизацию ОАО "Одесский припортовый завод" — так как продажа предприятия, "имеющего стратегическое значение для экономики и безопасности государства, при отсутствии государственной программы приватизации, адекватной современному уровню развития общественных отношений, не отвечает интересам национальной безопасности в сфере приватизации".

"АэроСвит": продажа или раздача? — *Зеркало Недели*, № 35 (763) от 19—25.09.2009 г.

В начале сентября т.г. нанятая ФГИУ компания завершила оценку 22,39% пакета акций авиакомпании "АэроСвит". Пакет оценили в 17,0 млн грн. (\$2,1 млн). Вся компания, контролирующая свыше 40% авиаперевозок Украины, по версии оценщиков, стоит \$9,48 млн.

Боевой радиоуправляемый "Ланос" — *Деловая Столица*, № 38 (436) от 21.09.2009 г.

В Запорожье намечается большая ярмарка: в рамках недавно стартовавшей процедуры банкротства завода "Радиоприбор" планируется распродажа его активов. Наиболее вероятный претендент на покупку этого имущества — киевский бизнесмен Тариэл Васадзе, еще несколько лет назад начавший расширять производственную базу своего ЗАО "ЗАЗ" за счет военного ГП.

Претендентов на "ОПЗ" становится меньше — *Дело*, № 151 (904) от 22.09.2009 г.

В конкурсе по продаже "Одесского припортового завода" решились принять участие лишь 3 из 13 ранее заявленных претендентов.

Крюковские вагоностроители ощутили загрузку — *Дело*, № 151 (904) от 22.09.2009 г.

"Крюковский вагоностроительный завод" поставит 250 вагонов Донецкой железной дороге.