Под чьим флагом ваша яхта?

Иметь деньги и желание для приобретения яхты — только начало процесса, итогом которого оказывается бегущая по волнам морская красавица. Следует также тщательно соблюдать правила, установленные на этот счет отечественным законодательством.

Приобретение права собственности на такой сложный и дорогостоящий объект, как яхта, должно быть опосредовано договором. Сразу оговоримся, что мы не претендуем на создание "алгоритма" по данной теме, а, обобщив свой многолетний опыт работы в области морского права, попытаемся провести определенную систематизацию. В данной связи можно выделить два основных вида применимых договоров: договор подряда и договор купли-продажи, при этом варианты такого приобретения различны:

- постройка яхты
- покупка новой яхты
- покупка эксплуатировавшейся ранее яхты
- покупка новой яхты, которая будет построена.

Не вдаваясь в глубокий правовой анализ сущности и содержания рассматриваемых договоров, дадим их краткую сравнительную характеристику.

1. Постройка яхты осуществляется по договору подряда (гл. 61 Гражданского кодекса Украины).

Ключевые моменты:

- заказчик поручает подрядчику — судостроительному предприятию (верфи) произвести постройку яхты;
- проектная документация может предоставляться как самим заказчиком, так и подрядчиком;
- проект может быть составлен "с нуля" либо за основу может быть взят какой-либо "типовой" проект;
- построенная яхта должна соответствовать проекту;
- надзор за строительством осуществляют заказчик и выбранное им классификационное общество;
- по окончании строительства подрядчик, кроме техдокументации, предоставляет заказчику так называемый "Builder's Certificate" — правоустанавливающий документ. В применении к украинским реалиям его называют "Заявление судостроителя", которое свидетельствует о том, что такая-то яхта построена и передана заказчику согласно договору подряда.

2. Покупка новой яхты осуществляется по договору поставки (§3 гл. 54 Гражданского кодекса Украины, §1 гл. 30 Хозяйственного кодекса Украины).

Приобретение, как правило, осуществляется у изготовителя яхты напрямую, либо через дилерскую сеть, но в любом случае продавец по данному договору должен иметь соответствующие права на яхту. Яхта инспектируется на соответствие проекту (возможно, измененному, но всегда утвержденному), а также на мореходность.

Осуществляется приобретение по договору купли-продажи (поставки) с возможной выдачей продавцом покупателю "Builder's Certificate", либо, если яхта по окончании строительства уже была зарегистрирована (или продается через дилера), с оформлением "Bill of Sale" (Купчей) на яхту — одностороннего документа, подписываемого полномочным представителем продавца яхты, и выполняющего три основные функции:

- во-первых, узаконивается передача от продавца в пользу покупателя всех прав и законных интересов касательно яхты;
- во-вторых, подтверждается получение оплаты за яхту;
- в-третьих, гарантируется, что яхта на момент продажи свободна от любого рода обременений (залогов, морских требований, чартеров и т. д.)

3. Покупка яхты, "бывшей в употреблении". "Бывшая в употреблении" в данном случае может означать, что право собственности на такую яхту уже было зарегистрировано на лицо отличное от заказчика яхты и/или такая яхта уже находилась в эксплуатации.

Осуществляется приобретение по договору купли-продажи (поставки) и предполагает обязательную предварительную техническую инспекцию яхты, а также экспертизу и анализ документов, по которым такая яхта попала к продавцу.

4. Покупка новой яхты, которая будет построена. Возможность такой покупки предусмотрена новым Гражданским кодексом Украины, который установил (ст. 656), что предметом купли-продажи могут быть не только существующие товары, а и те, которые будут созданы (приобретены, получены) продавцом в будущем.

Основные отличия от подряда на постройку:

- покупатель на стадии заключения договора, как правило, вносит лишь определенный аванс, то есть небольшую часть цены яхты;
- яхта строится и передается покупателю "под ключ", то есть покупатель не влияет на ход и процесс строительства, правда, и не несет риски.

Отдельные этапы строительства, субподрядные отношения и т. п. покупателя не волнуют и в договоре не оговариваются.

Готовясь к покупке или к постройке яхты, необходимо своевременно определиться с вопросом ее государственной регистрации. Ключевыми звеньями в сложной системе международного морского судоходства являются море как таковое и судно как созданный человеком сложный объект и источник повышенной опасности (как с точки зрения аварийности, так и с точки зрения загрязнения моря).

Государственная регистрация морского судна — это предоставление судну

Яхта — "игрушка дорогая и хлопотная

права плавания под флагом соответствующего государства, определение национальности судна. Осуществление регистрации судна означает, что данная Морская администрация проверила правовые аспекты и техническое состояние судна (через уполномоченное классификационное общество) и убедилась в их полном соответствии своим требованиям, основанным на международных нормах, и свидетельствует это перед всеми заинтересованными лицами, предоставляя судну право поднять свой флаг. Также Морская администрация обязуется в течение всего периода, когда судно имеет право плавания под ее флагом, контролировать его соответствие требованиям международных договоров и конвенций, по которым данное государство приняло на себя обязательства перед другими договаривающимися странами.

Предоставление судну национальности и права плавания под флагом соответствующего государства является ключевым моментом регистрации судна. Все другие процедуры, включая регистрацию права собственности на судно, носят предварительный характер и имеют несравнимо меньшее правовое и практическое значение.

Где же лучше регистрировать яхту, ведь яхта, несмотря на то, что она, как правило, не используется для перевозки коммерческих грузов и пассажиров, все же является парусным, парусно-моторным или моторным маломерным не военным судном?

Если гражданин Украины на свои честно заработанные и оставшиеся после налогообложения средства желает приобрести яхту, уже привезенную кем-то на Украину или построенную в Украине, или же украинское предприятие хочет сделать это же за счет своих собственных средств, то вопрос регистрации не будет вызывать сомнений — Украина.

Но если яхта приобретается за рубежом или если покупателем или заказчиком строящейся яхты выступает иностранная компания (возможно, оффшорная), то возникает возможность (а порой и необходимость) регистрации яхты не на Украине. Это возможно сделать, зарегистрировав собственность опосредованно через компанию, что в свою очередь удобно по многим причинам. Яхта, зарегистрированная в каком-либо "открытом" реестре, будет считаться на Украине иностранной. Если это обстоятельство волнует будущего собственника яхты при принятии такого решения, то оно требует отдельного детального анализа. В целом же главные преимущества заключаются в конфиденциальности владения и защите права собственности. Кроме того, иностранную яхту гораздо удобнее продать как с точки зрения простоты оформления, так и с точки зрения налогообложения.

Любое государство, даже не имеющее выхода к морю, имеет право предоставлять судам право плавания под своим флагом. Однако, имея такое право, государство принимает на себя обязанности и ответственность перед международным сообществом, связанные с регистрацией судов. Судовые реестры бывают национальные и "открытые", т. е. предоставляющие право регистрации судна и нерезидентам. Существуют также "удобные флаги" (Панама, Либерия, Багамские острова, Мальта, Кипр и т.д.), т. е. юрисдикции, предъявляющие к судам, регистрирующимся в их судовых реестрах, минимально достаточные требования и осуществляющие регистрацию по упрощенной процедуре.

Быстро и... дорого

Среди стран с либеральным судовым реестром выбор довольно большой. Но главное — определить, какой из судовых реестров подойдет больше всего именно для вас. Если у вас достаточно большая яхта, то целесообразно учитывать буквально все: по каким маршрутам будет ходить судно, каков его возраст, в чем его назначение и многое другое. Только полная картина позволит выбрать оптимальный вариант.

Процедура регистрации судов под удобным флагом в странах, давно предоставляющих такое право, хорошо известна весьма широкому кругу лиц, но не стоит забывать и про иные страны, предоставляющие данное право. Рассмотрим, например, Словакию. Словацкая Республика имеет площадь — 49 тыс. кв. км, входит в Совет Европы с 1993 г., в Евросоюз — с 2004 г. Словакия — одно из самых молодых государств Европы. Почти три четверти века она была частью Чехословакии, а до этого более тысячи лет входила в состав Венгерского государства.

Основными нормативным документом, регулирующим правовые вопросы мореплавания в Словакии, является Кодекс мореплавания. В Словакии не существует ограничений по субъектам, имеющим право регистрировать судно в данной стране. Все сертификаты, выдающиеся в этой стране, признаются мировым сообществом. Судовой регистр Словакии открыт для многих типов судов, однако, существуют некоторые ограничения относительно рыболовных, пассажирских судов, а также паромов. Главным органом в процедуре регистрации судов является Государственная судовая администрация (Statna plavebna sprava).

Основные документы, которые необходимы желающему зарегистрировать судно в Словакии:

• договор купли-продажи или контракт на постройку судна, переведенный специальным судебным переводчиком;

• документы, подтверждающие прекращение предыдущей регистрации судна, переведенные специальным судебным переводчиком.

Процедура регистрации проходит следующим образом:

1. Судно должно зайти в порт Братиславы для технического осмотра на предмет соответствия.

2. В этом же порту заполняются регистрационные формы.

3. Уплачивается административный сбор.

Международное право не препятствует существованию и распространению практики регистрации морских судов под удобные флаги. Правда, положение, закрепленное ч. 1 ст. 91 Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 года о том, что между государством и судном должна существовать реальная связь, считается противоречащим практике использования “удобных флагов”. Однако правовых критериев определения реальности связи между государством и судном, имеющим право плавания под его флагом, создать пока не удается.

Артур Ницевич, Николай Мельников, Алексей Ремесло
Международная Юридическая служба