

Андрей Шашорин

ООО «Юридическая фирма РЕМЕДИ», Санкт-Петербург

Морская конференция

«Практика морского бизнеса: делимся опытом»

Одесса, 2 июня 2006 г.

Особенности кредитования покупки или постройки судов в России

Кредитные средства широко используются для развития различных сфер предпринимательской деятельности. Судоводный бизнес не является исключением. В России, только с недавнего времени судовладельцы стали активно привлекать кредитные средства для постройки новых и приобретения подержанных судов. Однако наиболее крупные судовладельцы отдают предпочтение иностранным банкам. В тоже время средние и небольшие судоводные компании потенциально готовы и заинтересованы в работе с Российскими банками. Для эффективного развития сотрудничества между банками и судовладельцами в области кредитования и той и другой стороне необходимо четко представлять себе риски, существующие в этой области, как общего характера, так и специфические, и использовать способы их минимизации.

1. Риски, возникающие при кредитовании в РФ и способы их минимизации.

1.1. Общие риски могут быть разделены на две группы. Первая группа – это риски для Банка, связанные с Заемщиком. И вторая группа – это риски для Заемщика, связанные с выбором Банка.

Первая группа. Как известно, в силу ряда причин, главным образом экономического и юридического характера большинство судов регистрируется в странах «удобного флага». Это значит, что, скорее всего, Заемщиком, который приобретает судно или выступает заказчиком его строительства, будет выступать оффшорная компания. Российские банки, безусловно, заинтересованы в надежности Заемщика и предпочитают работать с крупными финансово-промышленными группами и холдингами. Поэтому у «непрозрачных» бизнес структур с непонятной системой управления и ведения бизнеса все меньше и меньше шансов на благосклонное отношение Российских банков. При наличии возможности Российские банки стремятся дополнительно снизить риски, связанные с оффшорами, используя различные способы, например, заключая кредитный договор и выдавая кредит не напрямую оффшорной компании, а головной компании, зарегистрированной в РФ и обладающей какими-либо активами.

Риски для Банка связаны не только с самим Заемщиком, но и с судном, а также с судостроительными компаниями, управляющими компаниями и прочими лицами, ответственными за коммерческую и техническую эксплуатацию судна. Российские банки уделяют этим аспектам все больше внимания, отдавая себе отчет в том, что указанные параметры влияют как на сохранность судна, как предмета залога, так и на стабильность доходов, получаемых судовладельцем, которые он будет использовать для погашения кредита.

Вторая группа. Помимо традиционного подхода к поиску Банка для получения кредита, связанного с надежностью, ресурсами и т. п., потенциальному Заемщику важно учесть, что пока немногие Российские банки имеют необходимый опыт кредитования приобретения и

постройки судов и штат профессиональных сотрудников обладающих знаниями особенностей именно этой сферы. Для Заемщика важно, чтобы общение с Банком происходило на одном, понятном обеим сторонам языке и чтобы Банк представлял в общих чертах процесс покупки или постройки и эксплуатации судна.

1.2. Российские банки при кредитовании обычно используют две схемы: кредитование и залог судна в качестве обеспечения возврата кредитных средств и лизинг.

А) Кредит, обеспеченный залогом судна.

Этот вариант наиболее распространен в мировой практике. Однако его реализация влечет следующие проблемы для Российских банков.

Регистрация. В большинстве юрисдикций мира залог судна подлежит регистрации там же, где зарегистрировано само судно. Так, если судно будет зарегистрировано в РФ, то и договор залога судна также должен будет быть зарегистрирован в РФ. В РФ существуют правила регистрации судов и прав на них в морских торговых портах, изданные в соответствии с КТМ РФ. В соответствии с этими правилами суда подлежат регистрации в Государственном судовом реестре, ведущемся капитанами морских торговых портов. С другой стороны ГК РФ относит суда к недвижимому имуществу, регистрация которого, также как и прав на него регулируется ГК РФ и ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним». В соответствии с данными нормативными актами права на недвижимое имущество подлежат регистрации в едином государственном реестре прав, а регистрация осуществляется уполномоченным органом исполнительной власти (в настоящий момент – Федеральная регистрационная служба РФ). Указанная двойственность законодательства РФ о регистрации судов влечет известные риски, как для Банка, так и для Заемщика.

Залог. Что касается самого договора залога то помимо проблемы с регистрацией, важный вопрос связан с выбором права, подлежащего применению к договору залога судна. Проблема заключается в том, что Российское право, а именно ФЗ «Об ипотеке» и ГК РФ, предусматривают, что взыскание на недвижимое имущество, заложенное по договору ипотеки, может быть обращено только по решению суда или на основании нотариально заверенного соглашения между залогодателем и залогодержателем, заключенного после возникновения оснований для обращения взыскания на заложенное имущество. При этом при судебном варианте заложенное имущество, судно, будет реализовано с публичных торгов, а Банк- залогодержатель получит лишь вырученную от продажи сумму. Судно является мобильным объектом, а для обращения взыскания на него и продажи с публичных торгов в РФ необходимо наличие судна на территории РФ. Поиск и задержание (арест) судна для обращения на него взыскания могут стать серьезной проблемой для Банка. В отличие от Российского подхода, законодательство стран Общего права, в частности Великобритании, допускает переход права собственности на заложенное имущество непосредственно к Банку-залогодержателю в случае нарушения условий договора ипотеки и/или кредитного договора. Соответственно, российский вариант более удовлетворяет интересам Заемщика, а английский – интересам Банка.

В России также могут возникнуть некоторые юридические коллизии в связи с залогом судна. ГК РФ (ст. 335) и ФЗ «Об ипотеке» (ст. 6) устанавливают, что залогодателем судна может быть только его собственник. При этом договор об ипотеке обычно подписывается одновременно с кредитным договором. При покупке судна на момент заключения кредитного договора Заемщик может еще не являться собственником судна. И в этой ситуации для Банка важно проконтролировать, чтобы одновременно с регистрацией самого судна была также осуществлена регистрация залога судна.

Исходя из изложенного, для Российского банка выглядит предпочтительным регистрация судна под «удобным флагом» и выбор иностранного права в качестве применимого к договору залога. А это значит, что кредитование судов, которые будут зарегистрированы в РФ, выглядит для Российских банков относительно менее привлекательным. С другой стороны, известно, что оффшорная компания, являющаяся собственником судна и его залогодателем не имеет обычно больше никакого имущества, на которое Банк мог бы обратить взыскание. А это значит, что для Банка возникают дополнительные риски, связанные с утратой, повреждением и т.п. судна, являющегося обеспечением обязательства Заемщика по возврату кредита. Эти риски снижаются при использовании лизинга, когда собственником судна становится аффилированная с Банком компания.

Б) Лизинг

Лизинг однако, выглядит менее привлекательным для Заемщика, который учитывая значительную стоимость судна получит возможность выкупить его лишь по прошествии нескольких лет.

Банк же взамен снижения рисков утраты или ухудшения судна как обеспечения кредита, получает дополнительные риски, связанные с покупкой судна. Так Банку совместно с Заемщиком придется решать вопросы выбора страны регистрации судна, внимательно подходить к вопросам купли-продажи судна, включая его оценку, подписание всех необходимых документов и получение всех судовых документов от продавцов судна. Далее, при сдаче судна в бербоут-чартер Заемщику для Банка сохраняется необходимость подготовки различных документов, необходимых для эксплуатации судна. Это влечет дополнительные издержки для Банка.

Лизинг, несомненно, снижает, но не исключает риски Банка, связанные ухудшением или утратой обеспечения кредита, то есть судна.

2. Особенности регистрации судов и прав на них в РФ, Российский международный реестр судов.

Как было отмечено, вопрос о регистрации судна имеет важное значение для Банка и для Заемщика, независимо от того, используется ли при кредитовании схема лизинга или нет. Российским Банкам и Заемщикам, получающим кредит в РФ, если строящееся или покупаемое судно планируется зарегистрировать в РФ необходимо учесть следующие.

1.1. Регистрация судов

Прежде всего, это уже упомянутый момент, связанный с наличием различных, противоречащих норм о регистрации судов и судов, как недвижимого имущества. Еще более серьезные проблемы связаны с регистрацией строящегося судна. Правила регистрации судов предусматривают возможность регистрации прав на строящееся судно с момента закладки киля. Но является ли с этого момента судно, судном в юридическом смысле, то есть объектом гражданских прав, закон не устанавливает. ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» в ст. 25 предусматривает лишь регистрацию объектов незавершенного строительства и только в случае необходимости совершения с ними сделок. Значит при регистрации нового или строящегося судна неполнота и противоречивость законодательства РФ влечет риски для Банка и Заемщика.

1.2. Российский международный реестр судов.

В 2006 году, в результате долгих дискуссий в РФ был принят ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части, касающейся создания Российского международного реестра судов». Необходимость принятия такого закона не вызвала сомнения, но фактически закон не решил многих существующих проблем и добавил новые. Вот лишь некоторые из них.

Регистрация. Закон о Реестре предполагает создание еще одного реестра судов, однако не решает уже указанную проблему «двойственности» регистрации.

В качестве основных причин создания международного реестра судов в РФ называется возврат судов, зарегистрированных в государствах «удобного флага» под флаг РФ. Однако Закон о Реестре прямо не упоминает о возможности регистрации в международном 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. Это значит, что для получения преимуществ, которые дает регистрация судна в Российском международном реестре судов, необходимо, чтобы собственник судна был зарегистрирован в РФ. Это влечет известные риски для судовладельца, а в некоторых случаях для Банка, как кредитора.

Экипаж. 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 и т. п. Пункт 1. ст. 56 КТМ РФ в принципе допускает включение в состав экипажа судна, несущего флаг РФ, иностранных лиц и лиц без гражданства. Однако, условия для привлечения иностранных лиц в состав экипажа содержат ряд ограничений. Кроме того, в РФ существуют ежегодно устанавливаемые квоты на привлечение иностранной рабочей силы.

Обременения. П. 4 ст. 1 Закона о Реестре, предусматривает дополнение ст. 33 КТМ РФ п. 8 устанавливающим, что регистрация в реестре и исключение из него судов, имеющих обременение, осуществляется с письменного согласия держателя (держателей) соответствующего обременения. Термин «держатель обременения» не имеет легальной дефиниции. Поэтому предлагаемая конструкция п. 8 ст. 33 КТМ РФ может привести к тому, что наличие обязательственно-правового требования к судовладельцу или задолженность судовладельца по обязательным требованиям в бюджет может быть расценена как наличие обременения со всеми вытекающими последствиями.

3. Особенности страхования при приобретении или постройке судов с использованием кредитных средств.

Страхование является одним из элементов риск менеджмента направленным на защиту, в первую очередь, интересов Судовладельца. Что же касается кредитования, то страхование выступает способом снижения рисков также и для Банка.

Страховщик. Поскольку при залоге судна обязанность по его страхованию обычно лежит на Заемщике, то Российские банки в обязательном порядке подтверждают страховщиков, выбранных Заемщиком. Несмотря на достаточно развитый Российский страховой рынок, в случаях значительной стоимости судна Российские банки отдают предпочтение иностранным страховым компаниям и P&I Клубам.

Если судно зарегистрировано в РФ, то в соответствии с Законом «Об организации страхового дела» на территории РФ страхование могут осуществлять только Российские страховщики. В последний момент, указано ограничение было исключено в отношении судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов.

Выгодоприобретатель. Российские банки зачастую настаивают на том, чтобы страхование риска повреждений судна осуществлялось в пользу Банка. С одной стороны, понятно, что любое ухудшение заложенного имущества, в данном случае судна, снижает его стоимость, а значит обязательство Заемщика обеспечено в меньшей степени. Но может ли Банк использовать эти денежные средства иначе, как на ремонт заложенного имущества? В противном случае Судовладелец, не получит никакой пользы от страхования судна и вынужден будет самостоятельно нести расходы по ремонту.

Андрей Шашорин,

Юридическая фирма «Ремеди»

