

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ РЕГИСТРАЦИИ ТОРГОВОГО ФЛОТА В УКРАИНЕ

Димитрова И.О.,

*курсант 4 курса факультета морского права и менеджмента
Одесской национальной морской академии*

На сегодняшний день, к сожалению, современное положение судоходной отрасли Украины остается кризисным. За годы независимости тоннаж национального торгового флота, который осуществлял внешнеторговые перевозки, существенно сократился. Основными причинами этого выступают высокая ставка налога на добавленную стоимость (20%), низкий уровень судостроения, тяжелая

политико-экономическая ситуация в стране, что значительно уменьшает возможность иностранного капиталовложения в данную отрасль, а также эксплуатация судоходными компаниями устаревших судов.

По данным Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте (далее – Укрморречинспекция) на 1 января 2013 года средний возраст торговых судов валовой вместимостью свыше 500 регистровых тонн, зарегистрированных в Государственном судовом реестре Украины, значительно превышает 30 лет [7]. Это говорит об отсутствии надлежащего контроля со стороны государственных органов за безопасностью мореплавания, развития платформы для экономической эффективности использования таких судов, отсутствия программ обновления украинского флота.

По мнению аналитиков, одним из решений проблемы в сложившейся ситуации является изменение или усовершенствование порядка регистрации морских судов в Украине. Рассмотрим данный вопрос подробнее, поскольку в настоящее время он является очень актуальным.

Следует отметить, что на каждой сессии Комитета по безопасности на море (структурное подразделение Международной морской организации (ИМО)) и на ассамблеях ИМО, а также в ежегодном докладе секретариата Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) «Обзор морского транспорта» значительно внимание уделяется проблемам регистрации морских судов. Однако в Украине они продолжают оставаться не вполне решенными. Самые важные аспекты высветлены в работах Г.А. Анцелевича, Л.М. Давиденка, В.В. Жихаревой, В. Крыжановской, А.Н., С.С. Переверзева, Шемякина и Г.Ф. Пивторак, диссертаций М.В. Никитюк и Г.С. Егияна.

Итак, государственная регистрация судов выступает как юридический акт-действие уполномоченного государством органа, направленный на определение национальной принадлежности судна, в результате чего между государством и судном устанавливается прямая (реальная) связь. Это является обязательным условием для осуществления торгового мореплавания. Так, в соответствии с положением статьи 91 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года каждое государство самостоятельно определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и право плавать под его флагом [1].

Национальные нормы, которые в общих чертах регулируют отношения, связанные с регистрацией судов, содержит глава 2 Кодекса торгового мореплавания Украины (далее – КТМ). Украинские судна,

технический надзор за которыми осуществляют классификационные общества, подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины (ч. 1 ст. 26 КТМ Украины) [2]. Данный технический контроль над судами выполняет Регистр судоходства Украины, который действует на основании постановления Кабинета Министров Украины от 08.06.1998 г. № 814, путем проведения первоначального и периодических освидетельствований и выдачу документов о годности судов к плаванию, а также осуществление учета поднадзорных судов с ведением Регистровой книги [3].

Если верить результатам правовой экспертизы, проведенной профильным комитетом Верховной Рады, регистрация судов – это отдельное и самостоятельное направление в области административного управления. Государственная регистрация судов не находится в причинно-следственной связи и не зависит от выполнения таких функций, как безопасность судоходства либо проведение технического надзора.

Деятельность, связанная с проведением государственной регистрации судов, предполагает наличие двух основных направлений:

- обеспечение фиксации факта закрепления за судом национальной принадлежности, в соответствии с требованиями национального законодательства;
- осуществление учета судов, пребывающих под флагом государства, что закреплено Международной конвенцией ООН по морскому праву.

В контексте указанной нормы, как отмечает В. Крыжановская, следует различать статистические задачи, которые решаются органами статистики, и задачи, решение которых возложено на органы государственной регистрации судов. Так, например, вопросы о количестве судов, утративших право поднятия государственного флага в различные промежутки времени, относятся к задачам статистики, и их решение требует наличия определенной методологии. Вопросы о подтверждении статуса судов и наличии у них права плавания под государственным флагом уже в компетенции органов регистрации судов и решаются путем ведения специального учета зарегистрированных судов [5].

Еще в 2005 году тогдашним Министерством транспорта и связи Украины (Министерство инфраструктуры Украины) с целью повышения эффективности учета судов, имеющих право плавания под флагом Украины, было внесено предложение об установлении срока действия Судового патента. Данное предложение было поддержано Госкомпредпринимательства, Минэкономики и Минюстиции и нашло свое решение в соответствующем приказе.

Судовой патент (Свидетельство о праве плавания под государственным флагом) является документом, предоставляющим

судну право плавания под флагом того или иного государства. Это Свидетельство выдается в соответствии с требованиями пункта 3 статьи 5 Конвенции об условиях регистрации судов 1986 года (пока еще не вступила в силу, т.к. не была ратифицирована достаточным количеством государств) [4, 79]. В Украине Судовым патентом подтверждается регистрация судна в Государственном судовом реестре Украины, а судовым билетом – в Судовой книге Украины (ст. 28 КТМ Украины) [2]. Эти документы являются бессрочными.

При нынешней ситуации необходимость введения сроков действия документов, подтверждающих право плавания судна под флагом, обусловлена, прежде всего, наличием большого количества судов, которые находятся в непригодном для плавания техническом состоянии. Само пребывание на них опасно для жизни человека из-за возможности внезапного затопления. Часто приходится сталкиваться с тем, что судно с действующими документами о регистрации было выведено из эксплуатации и готовилось для разделки на металлолом. Все эти «мертвые души» по-прежнему числятся в судовых реестрах [5].

Эксплуатация подобных изношенных судов составляет реальную угрозу морскому, а также речному судоходству. Они отрицательно влияют на безопасность человеческой жизни на море и морской среды. Возраст судна, его устаревшие технические характеристики значительно снижают экономическую эффективность эксплуатации судна для судоходных компаний.

Ярким примером того выступает инцидент с судном «Бриз», экипаж которого в результате неправильной эксплуатации в осенне-зимний период главных двигателей разморозил их до разрушения. Спустя некоторое время это же судно получило водотечность. Затем в течение нескольких лет стояло в порте без каких-либо документов, подтверждающих его техническую эксплуатацию, числясь при этом зарегистрированным. И Украина регулярно платила за «Бриз» членские сборы в международные организации, в том числе в ИМО. Таким образом, наличие судов, непригодных к плаванию, отрицательно сказывается на экономике государства ввиду бесцельной уплаты сборов за тоннаж этих судов. Кроме того, существенно усложняются функции государственного управления [5].

Не менее важным является вопрос экономической выгоды и для судовладельца. В процессе эксплуатации со временем все больше и больше утрачиваются определенные технические характеристики судна. С течением времени его работы каждый следующий ремонт будет обходиться намного дороже. Это может привести к тому, что расходы не смогут окупиться прибылью от последующего использования судна.

Разрешить данную проблему можно путем организации отдельного учета зарегистрированных судов, которые в силу

объективных причин утратили возможность осуществлять мореплавание. Безусловно, процесс невозможен без установления сроков действия документов, разрешающих судну плавание под флагом, ведь большинство из судовых документов изначально имеют срок действия [5].

Введение срока действия Судового патента будет стимулировать судовладельцев проходить технический надзор. В результате чего, во-первых, в бюджет будут регулярно поступать налоги в виде транспортного сбора. Во-вторых, увеличится безопасность судоходства по причине улучшения технического состояния флота.

Практику установления сроков Судового патента применяют на протяжении многих лет морские администрации большинства государств. Так, ежегодное подтверждение предполагает Судовой патент на Мальте либо Кипре. В Украине срок действия данного документа согласовывается со сроком присвоения судну класса, который подтверждает, что судно удовлетворяет требованиям органов технического надзора. Следует упомянуть и проект закона «О Международном украинском реестре судов Украины», в котором также предлагается установление сроков действия регистрации судов и регистрационных документов [5].

Последнее совещание по поводу разработки проекта закона о международном реестре судов было проведено 28 января 2014 года. Принятие данного закона, варианты которого разрабатываются с 2001 года, является экономически целесообразным для нашего государства в целях развития судоходной отрасли и национальной экономики. В проекте предусмотрено налогообложение судоходных компаний по системе тоннажного налога (tonnage tax), а также освобождение от оплаты таможенных пошлин и НДС при ввозе на территорию Украины оборудования и комплектующих для строительства судов при условии регистрации под Государственным флагом Украины на протяжении определенного периода времени.

По данным Institute of Shipping Analysis (Швеция) в середине 2000-х годов создание международных реестров судов способствовало концентрации 97 % флота страны под национальный флаг в Дании, 84 % – в Турции, 70 % – в Италии, 81 % – во Франции, 83 % – в Португалии [7]. Таким образом, создание в Украине международного реестра в большей степени уменьшит количество регистраций национальных судов под «удобным» флагом в государствах с «открытыми» регистрами (Панама, Мальта, Либерия, Багамские Острова и др.)

Далее проблема регистрации морских судов рассматривалась на заседании сессии Верховной Рады Украины в середине сентября 2013 года. Был зарегистрирован законопроект № 3294, в котором предлагалось внести изменения в статью 32 КТМ Украины. Как

известно, действующая редакция статьи предусматривает, что право плавания под государственным флагом Украины может быть предоставлено исключительно тем судам, которые являются государственной собственностью или находятся в собственности или эксплуатации на условиях договора бербоут-чартера физических лиц-граждан Украины, а также юридических лиц, зарегистрированных в Украине, учрежденных исключительно украинскими владельцами [6]. Выходит, что суда, принадлежащие юридическим лицам, зарегистрированным в соответствии с законодательством Украины, но в уставном капитале которых, присутствует хотя бы минимальная доля иностранного капитала, не могут быть наделены правом плавания под государственным флагом Украины.

Очевидно, что существующее ограничение служит серьезным барьером для привлечения иностранного инвестирования в развитие отечественного судоходства и способствует его тенезации, поскольку судовладельцы вынуждены выбирать для своих судов более лояльные флаги, о чем было упомянуто ранее.

В законопроекте № 3294 речь идет о предоставлении права плавания под государственным флагом Украины судам, принадлежащим любым юридическим лицам, созданным в соответствии с законодательством Украины (не независимо от состава учредителей), а также физическим лицам – предпринимателям [6].

В свете изложенного можно сделать вывод, что решение проблем при регистрации морских торговых судов может способствовать возрождению торгового флота в Украине, развитию отечественного судостроения и национальной экономики.

С введением срока действия Судового патента будет установлен более жесткий контроль над техническим состоянием судна, а также добавятся поступления в государственный бюджет Украины.

Необходимость принятия закона о международном украинском реестре и внесения изменений в КТМ Украины минимизирует проблему с «удобными» флагами, установит реальную связь между судном и государством флага, что будет надежной платформой для инвестирования.

Список использованных источников

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа к док. : http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml.
2. Кодекс торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 г. // Ведомости Верховной Рады Украины. – №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.

3. Положение о Регистре судоходства Украины, утвержденный постановлением Кабинета Министров Украины от 25.06.1998 г. № 814 // Официальный вестник Украины. – № 23. – С. 14. – Ст. 829.
4. Шемякин А.Н. Морское право : учеб. пособие. Изд. четвертое, стереотипное / А.Н. Шемякин. – Х. : Одиссей, 2010. – 344 с.
5. Крыжановская В. «Паспорт» для теплохода / В. Крыжановская // Порты Украины. [Электронный ресурс]. – № 5 (67). – 2007. – Режим доступа к док. : <http://portsukraine.com/node/629>.
6. Труханов Г. Кому плавать под государственным флагом Украины? / Г.Труханов // Порты Украины. [Электронный ресурс]. – № 8 (130). – 2013. – Режим доступа к док. : <http://portsukraine.com/node/3424>.
7. Жихарева В. Международная регистрация судов: перспективы для Украины / В. Жихарева // Порты Украины. [Электронный ресурс]. – № 2 (124). – 2013. – Режим доступа к док. : <http://portsukraine.com/node/3181>.

Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент кафедры морского права Одесской национальной морской академии Красникова Александра Валерьевна.