Анализ правосубъектности несовершеннолетних требует разработки последовательной развернутой системы норм, полностью отражающей явление правосубъектности этой социальной категории.

¹ См.: Цатурова М. К. Русское семейное право XVI-XVIII вв. М., 1991. С. 49.

² Куфаев В. // Право и жизнь. 1926. №8-10. С. 61.

³ См.: Вопросы общей теории советского права. М., 1960.

⁴ См.: Рясенцев В. А. Семейное право. М., 1971. С. 49.

⁵ См.: Веберс Я. Р. Правосубъектность граждан в советском гражданском и семейном праве. Рига, 1976. С. 122 и др.

⁶ См.: Права ребенка: законодательство и практика (Тезисы докладов, выступлений и рекомендаций Республиканской научно-практической конференции) Мн., 1991. С. 67.

⁷ См.: Яцкевич В. Н. Закон и родители. Мн., 1986. С. 9.

⁸ См.: Шакарян М. С. Субъекты советского гражданского процессуального права. М., 1970. С. 109.

М.И.САВЧЕНКО

ЗАЛОГ И ИПОТЕКА ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ МОРСКОМУ ПРАВУ

Залог и ипотека — это относительно новая мало исследованная тема для юристов государств, образовавшихся после прекращения существования СССР. В первую очередь это касается залогов и ипотек на морские суда. Хотя, справедливости ради, нельзя не отметить, что общему гражданскому праву СССР был известен институт залогов судов, однако он не применялся из-за отсутствия в ту пору экономической необходимости и политической воли. Последнее, скажем прямо, было решающим. Подтверждением сказанному может быть тот факт, что Советский Союз ни в одной из международных конвенций, регулирующих вопросы залога и ипотеки морских судов, не участвовал.

Как известно, Республика Беларусь планирует создание своего национального морского торгового флота, но, к сожалению, не имеет достаточных средств для приобретения морских судов, поэтому имеет смысл задействовать институт залога на морские суда. Тем более, что с 1 апреля 1994 года в Республике Беларусь введен в действие Закон "О залоге", принятый Верховным Советом 24 ноября 1993 года.

Сейчас, когда в Республике Беларусь складывается рыночная экономика, сама жизнь заставляет приступить к разработке и совершенствованию правовых основ регулирования морского залога и ипотеки. Надлежащее правовое регулирование в этой области даст возможность будущим судовладельцам всех форм собственности получать займы под залог судов, а финансовым учреждениям, как национальным, так и иностранным, даст определенные гарантии сравнительно безопасно осуществлять инвестирование в судоходство.

Прежде чем перейти к рассмотрению темы по существу, необходимо уточнить понятия и определения, которыми мы оперируем, ибо понятия и определения всегда относительны и верны лишь отчасти. Что касается залога, то следует сказать, что в праве нет залога вообще, а есть только залог по праву конкретной страны.

В ст. 1 Закона "О залоге" Республики Беларусь дается следующее определение залога: "Залог — способ обеспечения исполнения обязательств, при котором кредитор (залогодержатель) имеет право в случае невыполнения должником (залогодателем) обеспеченного залогом обязательства получить удовлетворение своего требования из стоимости заложенного имущества преимущественно перед другими кредиторами, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Республики Беларусь." В ст. 2 этого же Закона говорится о том, что "отношения по залогам регулируются Гражданским кодексом Республики Беларусь, настоящим Законом и иными актами законодательства Республики Беларусь".

Статья 169 Гражданского кодекса Республики Беларусь, действующего в настоящее время, залог определяет практически идентично со статьей 1 Закона "О залоге".

В проекте Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь, подготовленного Управлением водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций, глава 3, состоящая из 17 статей, посвящена Договору залога морских судов. Понятие договора залога изложено в статье 390, в которой говорится:

"Любое судно, зарегистрированное в Государственном реестре морских судов или судовой книге, или строящееся судно, право собственности на которое зарегистрировано в Государственном реестре морских судов или судовой книге, может быть заложено с целью обеспечения денежного обязательства договора собственности судна или строящегося судна (залогодатель) и кредитора (залогодержатель) с последующей регистрацией залога в том же реестре, в котором зарегистрировано судно или право собственности на строящееся судно".

Следует подчеркнуть, что понятие залога, данное в Законе "О залоге" Республики Беларусь, полностью совпадает с понятием залога в российском и украинском законодательстве. Иное определение залога содержится в литовском и эстонском законодательствах. Так, в Законе Литовской Республики "Об ипотеке" 1992 года говорится: "Ипотека – это охраняющий исполнение настоящего или предшествующего долгового обязательства залог имущества, когда за собственником заложенного имущества сохраняется право собственности. Если после наступления установленного срока долг ипотечному кредитору не возвращается, он вправе требовать продажи заложенного имущества с публичных торгов и возмещения принадлежащей ему суммы из вырученных денег".

В Положении о судовом реестре Эстонской Республики, утвержденном Постановлением правительства ЭР от 29 ноября 1991 года №249, судовой ипотеке посвящена часть 3, п. 25 которой гласит: "Внесенное в судовой реестр судно или часть судна в качестве гарантии под любые денежные долговые обязательства может быть заложено без передачи судна во владение другого лица".

В десятках стран мира ипотека на суда возникает на основе договора, морской же залог – на основе закона. В такой ситуации очень трудно вывести правило, которое было бы справедливо для всех случаев и соответственно вывести общее понятие, которое обеспечивало бы использование унифицированной терминологии. Однако, анализируя законодательные акты различных стран, можно прийти к выводу, что понятия "залог" и "ипотека" используются в качестве эквивалентов.

В настоящее время три универсальные конвенции регламентируют процедуры залога морских судов, а именно:

- Международная конвенция об унификации некоторых правил о морских привилегированных требованиях и морском залоге 1926 года;
- Международная конвенция по унификации некоторых правил, относящихся к морским привилегиям и морским ипотекам 1967 года;
- Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1994 г. Охарактеризуем вкратце каждую из названных конвенций.

Международная конвенция об унификации некоторых правил о морских привилегированных требованиях и морском залоге была подписана в Брюсселе 10 апреля 1926 года, вступила в силу 2 июня 1931 года. Ее участниками в настоящее время являются более 20 государств, которые признают ипотеки на морские суда, если они зарегистрированы в соответствии с национальным правом каждого государства.

Морской залог на судно и фрахт, некоторые платежи, причитающиеся судну, распространяются на различного рода сборы и налоги, сделки капитана, вознаграждения за спасение, взносы по общей аварии, возмещения ущерба от столкновения и т.п.

Кредиторы, чьи требования обеспечены залогом, имеют преимущественное право на их удовлетворение из суммы, полученной от продажи имущества. Требования, обеспеченные морским залогом, не зависят от того, кому судно передано.

Конвенция 1926 года в совокупности с Международной конвенцией об унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов 1952 года, составляет основу современного международно-правового регулирования залоговых отношений по морским судам.*

Международная конвенция по унификации некоторых правил, относящихся к морским привилегиям и морским ипотекам, принята в Брюсселе 27 мая 1967 года. Согласно конвенции, преимущественному удовлетворению подлежат следующие морские требования: 1) требования по заработанной плате или другим

* Статью "Арест морских судов (международно-правовой аспект)" читайте в следующем номере журнала.

платежам капитану, офицерам или членам экипажа в связи с работой на судне; 2) требования по портовым, канальным и другим сборам; 3) требования, предъявляемые к собственнику судна, о возмещении вреда, причиненного смертью или увечьем, 4) требования к собственнику судна, вытекающие из деликатных отношений по поводу утраты или повреждения имущества; 5) требования о вознаграждении за спасение, подъем затонувшего имущества и об уплате по общей аварии. Конвенция регламентирует также вопросы принудительной продажи судна, обремененного ипотеками и залогами.

Конвенция 1967 года не получила признания международным сообществом, однако ее основные положения инкорпорированы в национальное законодательство Скандинавских стран. В настоящее время в конвенции участвуют 5 государств. Этого, безусловно, недостаточно для ее вступления в силу.

Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1994 года была принята по инициативе Международного морского комитета (ММК) и Международной морской организации (ИМО). Однако она не вступила в действие и, вероятно, этого не произойдет в течение ближайших лет. Не последнюю роль в этом играет унаследованное от Конвенции 1967 года полное отсутствие совместимости с Конвенцией по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов 1952 года.

В соответствии со статьей 1 Конвенции 1926 года ее положения распространяются на ипотеки, залоги и иные сходные обременения, но сама конвенция не содержит четких определений этих видов отношений. Национальные же системы права значительно расходятся в трактовке этих понятий. Выработать универсальное понятие чрезвычайно сложно. Однако коротко эти понятия могут быть сведены к следующему.

Залог – это один из способов обеспечения исполнения обязательств, состоящий из передачи должником кредитору денег или иной имущественной ценности, из стоимости которой кредитор имеет преимущественное право удовлетворить свое требование при неисполнении должником обязательства.

Ипотека – это один из способов исполнения обязательств вещного характера, вытекающих из договора.

Ипотека возникает на основе договора, либо односторонней сделки собственника судна. Ипотека не возникает в силу закона. Ипотека оформляется письменным нотариально заверенным документом. Законом устанавливается лишь перечень сведений, подлежащих обязательно внесению в ипотечный документ.

Предметом залога (ипотеки) является собственно судно. Вода, топливо, смазочные масла, иное снабжение не рассматриваются как часть судна и не являются предметом залога.

Как уже говорилось, отличительной чертой ипотеки является ее регистрация. Вместе с тем юридические последствия регистрации в разных странах различны. В одних странах залог действителен с момента его регистрации, в других – отсутствие регистрации делает недействительной ипотеку только по отношению к третьим лицам.

Нельзя не отметить и то, что отсутствует единообразие в отношении органов, осуществляющих регистрацию ипотек на суда. В одних случаях это реестр судов, где зарегистрировано судно, в других случаях – таможенные органы (центральные или местные).

Регистрация осуществляется на основе представленных документов, которые должны содержать требуемую законом информацию. Факт регистрации удостоверяется надписью или проставлением штампа на экземпляре ипотеки, возвращаемом судовладельцу, либо отметкой в судовых документах. Указанные отметки имеют информационное, а не юридическое значение. Проставленные отметки без осуществления регистрации не делают ипотеку действительной.

Немаловажное значение имеет и то, что исключение ипотеки из реестра без согласия ипотекодержателя ведет к ее прекращению. В то же время по законодательству некоторых стран ипотека может быть прекращена односторонней сделкой, совершенной ипотекодержателем.

Интересы ипотекодержателя защищаются предоставлением ему права требовать от любых лиц прекращения действий, могущих привести к утрате или уменьшению стоимости заложенной вещи.

Ипотекодержатель не пользуется какими-либо особыми способами обращения взыскания на заложенную вещь. В этом отношении он равен со всеми остальными кредиторами с той лишь разницей, что им могут быть предъявлены требования владельцу заложенной вещи, если она была отчуждена ипотекодержателем.

Как известно, основным средством защиты является исковое производство. В некоторых случаях процессуальное право разрешает кредиторам обратиться взыскание на вещь, включая ее изъятие. Сюда можно отнести правовые требования кредитора, вытекающие из векселя, переводного векселя, а также требования, в отношении которых вступило в законную силу решение суда. Сюда же относятся нотариально удостоверенные договоры, содержащие обязанность уплатить определенную сумму денег. Отсюда вытекает то, что если договор ипотеки нотариально удостоверен и имеет соответствующие положения, ипотекодержатель может в упрощенном порядке обратиться взыскание на заложенную вещь. По законодательству Испании при наступлении определенных обстоятельств по просьбе залогодержателя суд может арестовать заложенное судно и продать его. При этом следует иметь в виду, что вышеизложенный порядок регламентируется процессуальным правом страны, где испрашивается принудительное исполнение. Суды никогда не применяют иностранное процессуальное право (в отличие от материального права). В этой связи особое значение имеет участие в соответствующих международных конвенциях, которые устраняют национальную разобщенность в этой части.

Конвенция 1926 года не устанавливает каких-либо особых требований в отношении формы ипотеки, а также формы и природы документов, которые должны находиться на борту заложенного судна. Решение этих вопросов оставляется на усмотрение государств-участников Конвенции.

Следует особо обратить внимание на то, что морской залог имеет признаки вещного права. Он следует за вещью, независимо от того, кто является ее собственником или владельцем. Переход права собственности к другому лицу не прекращает морского залога. Данное свойство морского залога может преподнести неприятный сюрприз покупателю судна, который может обнаружить, что за судном тянется шлейф требований, обусловленных залогом.

Основные способы прекращения морского залога определяются национальным правом государств-участников Конвенции. Однако в Конвенции подробно регламентировано прекращение морского залога с истечением определенного времени.

Морской залог прекращает свое существование по истечении годового срока с момента его возникновения. Для морских залогов, обеспечивающих требования, упомянутые в п.5 ст.2 (поставки судну), установлен сокращенный срок — 6 месяцев. Здесь уместно сказать, что прекращается морской залог, а не обусловленное им требование.

Нельзя не обратить внимание на то, что Конвенция 1926 года предоставляет государствам-участникам право принимать нормативные акты, в соответствии с которыми указанные сроки могут быть продлены до трех лет в случаях, когда судно, в отношении которого возник морской залог, не может быть арестовано в территориальных водах государства, в котором лицо, имеющее право требования, имеет основное место деятельности или жительства.

Статья 1 Конвенции 1926 года гласит, что предметом ипотеки является судно. Под действие Конвенции попадают все суда государств-участников независимо от того, эксплуатируются они собственниками или иными лицами. Исключение составляют суда, выбывшие из владения собственника незаконным способом.

Для Республики Беларусь было бы желательным присоединиться к Международной конвенции об унификации некоторых правил о морских привилегированных требованиях и морском залоге 1926 года.