Санкт – Петербургский Государственный Университет

Контрольная работа

по предмету: Транспортное право

тема: «Судно, как объект права собственности и его правовой статус»

студент 5 курса

юридического факультета

заочной формы обучения

Иванов И.С.

руководитель:

Горов С.М.

2009

**Содержание**

Введение

Правовой статус морского судна

Собственник судна и судовладелец

Лизинг судов

Регистрация морских судов, ее правовое значение

Флаг и национальность судна

Судовые документы

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

В Российской Федерации механизм приобретения, реализации и прекращения права собственности на морские суда изложен в нормах Гражданского кодекса РФ, содержащего общие положения о праве собственности, и в Кодексе торгового мореплавания РФ.

Недвижимые и движимые вещи

1. К недвижимым вещам (недвижимое имущество, недвижимость) относятся земельные участки, участки недр и все, что прочно связано с землей, то есть объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно, в том числе здания, сооружения, объекты незавершенного строительства.

К недвижимым вещам относятся также подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты. Законом к недвижимым вещам может быть отнесено и иное имущество.

2. Вещи, не относящиеся к недвижимости, включая деньги и ценные бумаги, признаются движимым имуществом. Регистрация прав на движимые вещи не требуется, кроме случаев, указанных в законе. Как мы видим в соответствии со статьей 130 ГК РФ морские и речные суда относятся к объектам недвижимого имущества. В большинстве стран мира, в той или иной степени воспринявших влияние английского морского права, суда, как и в Великобритании, относятся к категории движимого имущества. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения — МКУБ как нормативный документ концептуально отталкивается от наиболее распространенной правовой традиции и исходит из того, что судно является движимым имуществом.

Квалификация морских судов как недвижимого имущества — одна из особенностей российского морского законодательства, которая в принципе вынуждает несколько по-иному толковать МКУБ в России. Согласно статье 131 ГК РФ право собственности на недвижимые вещи подлежит государственной регистрации.

**Правовой статус морского судна**

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания, под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое для целей торгового мореплавания.

Морское судно как продукт судостроительной техники представляет собой имущество, принадлежащее собственнику.

Однако в ряде случаев судно рассматривается не только как имущество, но и как учреждение, наделенное правами и обязанностями (например, право плавания под Государственным флагом Российской Федерации или иного государства, обязанность иметь название, иметь на борту надлежащий экипаж). Морское судно как учреждение, например, может быть признано виновным и невиновным (например, в столкновении с другим судном).

Однако судно не является субъектом гражданского права, оно не обладает правами юридического лица. Морские суда не несут самостоятельной имущественной ответственности. От своего имени они не могут заключать договора, вступать в иные сделки или иным образом участвовать в гражданско-правовых (имущественных) отношениях. Гражданская ответственность по обязательствам морского судна падает на судовладельца.

**Собственник судна и судовладелец**

Под собственником судна понимается субъект права собственности, лицо, которое осуществляет в отношении судна правомочия собственника.

По КТМ РФ, суда могут находиться в собственности:

граждан и юридических лиц;

Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

муниципальных образований.

Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться только в собственности Российской Федерации.

Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам РФ и не нарушающие права и законные интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам (отчуждение имущества – передача имущества, принадлежащего одному лицу, в собственность другого лица; один из способов осуществления собственником правомочия распоряжения принадлежащим ему имуществом). Он может, оставаясь собственником, передавать другим лицам права владения, пользования и распоряжения судном, и распоряжаться им иным образом.

Собственник судна вправе передать его по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника.

В качестве доверительных управляющих собственники судов избирают компетентных в области управления судами и их эксплуатации индивидуальных предпринимателей или коммерческие организации.

Для доверительного управляющего используется также экономический термин «диспонент» – лицо, уполномоченное фирмой заниматься ее делами, распоряжаться средствами, имуществом фирмы.

Передача судна в доверительное управление не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему.

Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление.

Широко используемый термин «оператор судна» означает собственника судна, доверительного управляющего, фрахтователя судна без экипажа (на условиях бербоут-чартера) или любое другое физическое или юридическое лицо, на которое официально возложена ответственность собственника или фрахтователя судна без экипажа.

Судовладельцем является лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Под эксплуатацией судна понимается комплекс действий по техническому обслуживанию судна, организации его страхования, ведению финансового планирования и отчетности, управлению экипажем, снабжению топливом, диспетчерскому оперированию и отфрахтованию.

Если собственник сам эксплуатирует судно от своего имени, он одновременно является и судовладельцем.

Если физическое или юридическое лицо осуществляет эксплуатацию судна на праве хозяйственного ведения, оперативного управления или доверительного управления, то оно признается судовладельцем.

Законным основанием для эксплуатации судна от своего имени может быть также договор о представлении судна его собственником или лицом, имеющим на него право хозяйственного ведения, оперативного управления или доверительного управления, во временное пользование третьему лицу на условиях бербоут-чартера (представление судна, не укомплектованного экипажем, не снаряженного и не имеющего снабжения – «голого» судна). Судовладельцем выступает также лицо, фактически владеющее судном и использующее его на законном основании по договору фрахтования судна с экипажем на время (тайм-чартер).

**Лизинг судов**

Лизинг (финансовая аренда) — вид прямых инвестиций, при котором лизингодатель обязуется приобрести в собственность указанное лизингополучателем имущество у определенного им продавца передать данное имущество лизингополучателю в качестве предмета лизинга за определенную плату, на определенный срок и на определенных в договоре финансового лизинга условиях во временное владение и пользование.

 Лизингодатель оплачивает постройку (или покупку) судна для лизингополучателя. Лизинговые правоотношения кроме лизингодателя и лизингополучателя должны включать в себя еще один дополнительный субъект – продавца лизингового имущества (для нового судна – судостроительный завод). Лизинговую сделку составляют как минимум два обязательных договора – собственно договор лизинга и договор купли-продажи (судостроительный договор). При этом в судостроительном договоре заказчик судна – лизингодатель обязан предусмотреть положение о том, что судно строится специально для сдачи в лизинг. Лизингополучатель как пользователь судна играет определяющую роль в определении технических характеристик строящегося судна – предмета лизинга. Он обладает в отношении судна (его характеристик и качества) всеми правами и обязанностями фактического заказчика – покупателя имущества, хотя юридическим (формальным) заказчиком судна является лизингодатель.

По договору лизинга лизингодатель становится собственником построенного (или приобретенного) судна и обязуется предоставить лизингополучателю судно без экипажа за плату на определенный срок. В этом случае лизингополучатель становится судовладельцем (но не собственником).

 Лизингополучатель в течение срока действия договора лизинга поэтапно выплачивает обусловленную договором стоимость судна, включающую в себя стоимость оборудования, затраты по привлечению кредитных средств банков, комиссию лизинговой компании.

Важной особенностью лизинговой схемы приобретения оборудования является отнесение всей суммы лизинговых платежей на себестоимость продукции лизингополучателя.

Срок, на который предмет лизинга передается лизингополучателю, соизмерим по продолжительности со сроком полной амортизации предмета лизинга или превышает его.

В соответствии с действующим законодательством по отношению к оборудованию, передаваемому по договору финансового лизинга, применяется механизм ускоренной амортизации, что позволяет лизингополучателю существенно уменьшить сумму уплачиваемых налогов и сэкономить значительную часть финансовых средств.

Лизинг не требует от лизингополучателя единовременного отвлечения значительных оборотных средств, кроме выплаты в период строительства авансовых платежей в сравнительно небольшом размере. При этом построенное судно может служить достаточным обеспечением привлекаемых лизингодателем финансовых средств.

Договор лизинга обычно предусматривает, что по истечении срока его действия или до его истечения судно переходит в собственность лизингополучателя при условии выплаты лизингополучателем полной суммы, предусмотренной договором лизинга, рассчитанной с учетом амортизации оборудования.

**Регистрация морских судов, ее правовое значение**

Регистрация судна есть юридический акт признания государством возникновения, ограничения, перехода или прекращения прав на судно и служит единственным доказательством существования зарегистрированных прав. Эти права могут быть оспорены только в судебном порядке.

Регистрация судна в судовом реестре расценивается как одна из форм осуществления государственного надзора за судами, плавающими под национальным флагом. Посредством регистрации контролируется момент возникновения у конкретного судна права плавания под флагом данного государства, соблюдение законности и легитимности отчуждения судов и передачи их в залог, а также соблюдение мер безопасности мореплавания. Осуществление регистрации судна означает также, что национальный орган морской администрации проверил правовые аспекты и техническое состояние судна, и убедился в их полном соответствии требованиям национального законодательства, основанного на международных нормах, и свидетельствует этот факт перед третьими лицами.

Главными условиями регистрации судна в Реестре являются подтверждение об аннулировании предыдущей регистрации, если таковая имелась, а в случае бербоут-чартера (фрахтования судна без экипажа) подтверждение в том, что право плавания под флагом другого государства приостановлено, а так же свидетельство о техническом состоянии судна выданное одним из классификационных обществ.

Судно подлежит регистрации в одном из реестров судов Российской Федерации (далее – реестры судов):

- Государственном судовом реестре;

- судовой книге;

- бербоут-чартерном реестре;

- Российском международном реестре судов.

Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

Регистрация судна в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или судовой книге, права собственности и иных вещных прав на судно, а также ограничений (обременений) прав на него является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

В Государственный судовой реестр подлежат внесению все суда, технический надзор за которыми осуществляет Российский морской регистр судоходства: самоходные суда с главным двигателем мощностью не менее 55 кВт и несамоходные суда вместимостью не менее 80 т.Регистрацию этих судов осуществляет капитан морского порта.

Информация о зарегистрированных судах рыбопромыслового флота и правах на них ежеквартально представляется капитаном морского порта в федеральный орган исполнительной власти в области рыболовства.

Спортивные и прогулочные суда, а также прочие суда, не подпадающие под условия регистрации в Государственном судовом реестре, регистрируются в судовых книгах. Регистрация этих судов осуществляется органами технического надзора за такими судами.

В Российском международном реестре судов регистрируются суда, которые используются для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, а также для оказания иных связанных с осуществлением указанных перевозок услуг. К использованию судов для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа относится также сдача судов в аренду для оказания таких услуг.

Регистрация судов в Российском международном реестре судов осуществляется капитанами морских портов, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации.

Регистрация судна в Российском международном реестре судов подлежит ежегодному подтверждению.

Регистрация судов, находящихся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемых ими и используемых только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей, осуществляется в Государственном судовом реестре или судовой книге.

Не подлежат внесению в реестр судов плавучие средства, которые являются принадлежностями какого-либо судна (шлюпки; лихтеры, транспортируемые на борту лихтеровоза; малые рыболовные суда, транспортируемые на борту плавучей базы – мотоботы и т.п.). Судно, которое вносится в реестр или судовую книгу, должно иметь название, присваиваемое собственником судна. Название судна должно отличаться от названий других зарегистрированных судов.

Название судна наносится на носовую часть на обоих бортах и на корму судна. Новое название может быть нанесено на судно только после внесения соответствующего изменения в Государственный судовой реестр или судовую книгу.

Портом приписки судна считается место его регистрации. Порт приписки судна указывается на корме под названием судна.

Судну, оборудованному средствами связи, присваивается международный позывной сигнал. В зависимости от технической оснащенности судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

Образование и присвоение международного позывного сигнала опознавания осуществляется по месту регистрации судна предприятием Радиочастотного центра, входящего в систему Радиочастотной службы РФ. Регистрация в системе подвижной спутниковой связи ИНМАРСАТ абонентских земных станций ИНМАРСАТ (в том числе присвоение идентификационных номеров), принадлежащих российским юридическим и физическим лицам, а также присвоение номера избирательного вызова судовой станции осуществляется Федеральным унитарным государственным предприятием «Морсвязьспутник».

При переходе права собственности на судно в Государственный судовой реестр или судовую книгу вносятся соответствующие изменения.

 В реестр вносятся сведения об обязательствах, которыми обременено судно (передача в доверительное управление, залог, ипотека, долговые обязательства).

Судовые реестры открыты для любых лиц, заинтересованных в получении содержащейся в них информации. Заинтересованное лицо имеет право на получение надлежаще оформленной выписки из судового реестра за плату.

Судно, зарегистрированное в реестре иностранного государства, может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре или судовой книге только после исключения из реестра этого государства и предоставления свидетельства, удостоверяющего, что судно исключено или будет незамедлительно исключено из реестра в момент производства новой регистрации.

Регистрация российского судна в судовом реестре иностранного государства не имеет юридической силы, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра или судовой книги.

Первоначальная регистрация построенного судна должна быть осуществлена в течение одно месяца со дня спуска его на воду, а приобретенного за пределами РФ судна – в течение одного месяца со дня его прибытия в морской порт РФ.

**Флаг и национальность судна**

Суда, внесенные в один из реестров судов Российской Федерации, получают право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Внесение судна в реестр судов РФ удостоверяется выдачей свидетельства на право плавания под Государственным флагом Российской Федерации. После получения свидетельства на судне поднимается государственный флаг РФ.

Судно. приобретенное за границей, пользуется правом плавания под Государственным флагом РФ с момента выдачи консулом РФ временного свидетельства.

При предоставлении судна в пользование и владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру такое судно может быть временно переведено под флаг иностранного государства в порядке и на условиях, предусмотренных КТМ РФ.

Национальность судна – это его государственная принадлежность, обозначающая, властям какого государства судно подчинено и законы какого государства на него распространяются.

В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года, суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом.

Конвенция устанавливает, что судно должно плавать под флагом только одного государства и, кроме исключительных случаев, прямо предусматриваемых в международных договорах или в Конвенции, подчиняться его исключительной юрисдикции в открытом море. Судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации. Судно, плавающее под флагами двух или более государств, пользуясь ими по своему усмотрению, не может требовать признания ни одной из соответствующих национальностей другими государствами и может быть приравнено к судам, не имеющим национальности.

Конвенции предусматривает обязанности государства флага по регистрации судов и осуществлению реальной связи: обязанность каждого государства осуществлять в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом (юрисдикция – исключительное право производить суд, решать правовые вопросы и т.п.).

Каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности, в том, что касается конструкции, оборудования и годности судов к плаванию, комплектования, условий труда и обучения экипажей судов, пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения. Флаг является определяющим фактором во многих юридических отношениях, в которые вступает собственник, судовладелец и капитан судна. Данные о флаге судна фигурируют и в договорных отношениях, в частности в договоре о фрахтовании. Третья сторона, с которой капитан заключает договор, должна быть уверена в полномочии капитана на заключение договора в пределах, определяемых правом флага. Все договора заключенные на борту судна, рассматриваются как заключенные в стране флага.

В случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента в открытом море никакое уголовное или дисциплинарное преследование против капитана или какого-либо другого лица, служащего на судне, не может быть возбуждено иначе как судебными или административными властями государства флага или того государства, гражданином которого это лицо является. Ни арест, ни задержание судна в открытом море, кроме оговоренных в международном праве конкретных случаев, не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме государства флага.

Судно, зарегистрированное в одном из реестров судов РФ, может быть временно переведено под флаг иностранного государства на основании решения федерального органа исполнительной власти в области транспорта или в области рыболовства с учетом мнения общероссийского профессионального союза работников соответствующей отрасли деятельности с приостановлением права плавания под Государственным флагом Российской Федерации. Судно может быть переведено под флаг иностранного государства на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года, но если он предается по бербоут-чартеру, то не свыше срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год

**Судовые документы**

В международных конвенциях, Кодексе торгового мореплавания РФ и нормативных актах, изданных в их развитие, содержится ряд требований, обязывающих судно иметь определенные судовые документы, имеющие важное юридическое значение. От наличия на судне надлежащих судовых документов зависит возможность выхода судна в рейс. По данным, указанным в судовых документах, исчисляется размер взимаемых с судна сборов. Только при наличии необходимых документов возможна продажа – покупка судна и признание законности совершаемой сделки.

Судовые документы, и особенно ведущиеся на судне журналы, имеют важное доказательственное значение при судебном, административном и ведомственном разбирательстве связанных с мореплаванием происшествий и споров.

При проверке судна на соответствие требованиям безопасности мореплавания оно считается не отвечающим этим требованиям, если предусмотренные международными конвенциями судовые документы отсутствуют или срок их действия истек.

Документы, определяющие правовое положение судна

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации. Выдается органом, осуществляющим регистрацию судна.

Свидетельство о праве собственности на судно (бессрочное). Выдается одновременно со свидетельством о праве собственности на судно. Служит исключительным доказательством права собственности на судно. Выдается судам валовой вместимостью свыше 20 т, внесенным в судовой реестр.

Документы, удостоверяющие состояние судна и его пригодность к эксплуатации:

- Свидетельство о годности к плаванию. Выдается Российским морским регистром судоходства или признанным им зарубежным классификационным обществом сроком на пять лет с ежегодным подтверждением в пределах трех месяцев до или после истечения годичного срока со дня его выдачи. В нем указывается, в каких районах судно может плавать. Является одним из важнейших доказательств мореходности судна.

- Мерительное свидетельство. Выдается инспекцией Регистра. Содержит сведения о чистой и валовой вместимости судна, о размерениях судна и отдельных его помещений. По данным мерительного свидетельства взимаются корабельный и лоцманский сборы, определяется возможность прохождения судна через шлюзы и каналы.

Обмер судов производится в соответствии с правилами Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.

Для прохождения Суэцким и Панамским каналами выдаются специальные мерительные свидетельства.

- Пассажирское свидетельство. Выдается Регистром судам, перевозящим более 12 пассажиров.

- Свидетельство о грузовой марке. Выдается в соответствии с требованиями Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. Выдает Регистр судам валовой вместимостью свыше 150 рег. т сроком на пять лет. Удостоверяет, что нанесенные на бортах судна грузовые марки и минимальная высота его надводного борта удовлетворяют требованиям безопасности мореплавания.

- Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью,

- Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами.

- Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором –

выдаются органами технического надзора и классификации судов.

- Судовое санитарное свидетельство о праве плавания. Выдается органами санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте Российской Федерации. Содержит заключение о годности судна к плаванию с точки зрения его санитарного состояния.

Санитарная служба выдает также свидетельство о дератизации и свидетельство об освобождении от дератизации.

- Судовая роль – список членов экипажа судна. Необходима для представления в органы портового надзора, таможенной и пограничной службы.

- Свидетельство о минимальном составе экипажа.

- Лицензия судовой радиостанции и (если судно имеет судовую радиостанцию). Лицензия выдается федеральным органом исполнительной власти в области связи.

Документы, отражающие повседневную деятельность судна

Судовой журнал. Основной официальный документ, отражающий непрерывную деятельность судна во всех ее проявлениях, а также объективные условия и обстоятельства, сопровождающие эту деятельность. Ведется вахтенными помощниками капитана под ежедневным контролем капитана.

Правовое значение судового журнала заключается в том, что содержащиеся в не записи являются одним из видов письменных доказательств при расследовании аварийных случаев и инцидентов, связанных с загрязнением моря, при рассмотрении судебных и арбитражных споров, связанных с порчей или недостачей груза, при оценке действий по спасанию и в других случаях.

Судовой журнал хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечении указанного срока судовой журнал сдается на хранение в орган, в котором зарегистрировано судно.

Судовой журнал предоставляется для ознакомления и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации.

В случае продажи судна за пределы Российской Федерации судовой журнал предоставляется для ознакомления и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации за период, предшествующий продаже судна.

Машинный журнал (для судов с механическим двигателем). Ведется вахтенным механиком под непосредственным контролем главного (старшего) механика. Отражает работу главного двигателя и других судовых механизмов, время получения и исполнения распоряжений с мостика о скорости, реверсах главного двигателя, подачу воды для тех или иных целей, прием и откачку балласта, расход топлива и смазочных материалов.

**Заключение**

В соответствии с российским законодательством ни договор бербоут-чартера, ни договор менеджмента в отношении морского судна не требуют государственной регистрации. Следовательно, фрахтователь по договору бербоут-чартера и менеджер могут стать субъектами МКУБ с момента вступления в силу этого договора и перестают быть таковыми с момента прекращения договора.

На основании изложенного можно сделать вывод, что российское законодательство напрямую связывает момент возникновения прав на судно с моментом государственной регистрации этих прав только в отношении судна, вновь построенного на какой-либо российской верфи. В остальных случаях, если государственная регистрация права необходима, такая регистрация не является обязательным условием возникновения права на судно. Следовательно, в этих случаях общие правила ГК РФ о возникновении вещных прав на недвижимое имущество к морским судам не применяются, так как законодатель ввел особый порядок приобретения вещных прав на них, не связанный с институтом государственной регистрации.

Таким образом, момент возникновения у лица позитивной ответственности, предусмотренной МКУБ, определяемый моментом получения этим лицом фактической возможности эксплуатировать судно, не зависит от государственной регистрации судна и прав на него.

**Список использованной литературы:**

1. Гражданский кодекс РФ
2. Кодекс торгового мореплавания РФ
3. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации /Под ред. Г.Г.Иванова. - М.: Спарк, 2008.
4. Koмментарий к ГК РФ /Под ред. Садикова О.Н.. М.: Статут. - 2008.
5. Собрание законодательства Российской Федерации. - 12 марта 2007 г.