



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
13 April 2017
Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Пятидесятая сессия
Вена, 3-21 июля 2017 года

Предложение Международного морского комитета (ММК) в отношении возможной будущей работы по трансграничным вопросам, связанным с продажей судов на основании судебного решения

Записка Секретариата

В ходе подготовки к пятидесятой сессии Комиссии Международный морской комитет (ММК) представил Секретариату предложение в отношении возможной будущей работы ЮНСИТРАЛ по трансграничным вопросам, связанным с продажей судов на основании судебного решения. Текст, полученный Секретариатом 13 апреля 2017 года, воспроизводится в качестве приложения к настоящей записке.



Приложение

Предложение Международного морского комитета в отношении возможной будущей работы по трансграничным вопросам, связанным с продажей судов на основании судебного решения

1. Введение

Международный морской комитет (ММК) существует с 1897 года, когда он был сформирован рядом дальновидных представителей и правительственных, и коммерческих кругов, которые были привержены принятию мер по обеспечению единообразия в международном праве в отношении морского судоходства. Цель ММК, как указывается в статье 1 его Устава, заключается в:

«... содействию всеми надлежащими средствами и деятельностью унификации морского права во всех его аспектах. С этой целью Комитет способствует созданию национальных ассоциаций морского права и сотрудничает с другими международными организациями».

Во всем мире существует свыше 50 национальных ассоциаций морского права (НАМП), которые являются членами ММК.

2. Исходная информация, касающаяся проекта в области продажи судов на основании судебного решения

После представления профессором Генри Ли (Китай) в 2007 году документа, в котором было привлечено внимание к проблемам, возникающим во всем мире в результате отказа признавать судебные решения, принятые в других странах, при вынесении предписания о продаже морских судов, Исполнительный совет ММК предложил, чтобы международная рабочая группа (МРГ) провела предварительное исследование по вопросам, связанным с продажей судов на основании судебного решения.

3. Проект международного документа

Работа, которая была проделана ММК, началась с направления подробного вопросника членам ММК, входящим в ассоциации морского права, и результаты которой обсуждались на коллоквиуме, проведенном в октябре 2010 года в Буэнос-Айресе. Члены МРГ подготовили резюме ответов, которые были получены к тому времени от 19 ассоциаций морского права. После этого на последующих заседаниях ММК обсуждалась данная тема и проект международного документа был подготовлен на многочисленных совещаниях, включая Пекинскую конференцию в 2012 году, Дублинское совещание 2013 года и Гамбургскую конференцию 2014 года, на которой подготовка проекта документа была завершена и он был одобрен. Предложение об одобрении окончательного текста проекта международного документа было внесено Ассоциацией морского права Китая на Ассамблее ММК в Гамбурге в 2014 году. Это предложение было поддержано 24 участниками при двух воздержавшихся, причем никто не голосовал против. Эти 24 участника относятся к национальным ассоциациям морского права Австралии, Аргентины, Бельгии, Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Канады, Китая, Мальты, Нигерии, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии, Республики Корея, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции и Японии. Воздержались два участника от национальных ассоциаций морского права Бразилии и Польши. В ходе подготовки этого документа он получил широкую поддержку со стороны делегаций.

Было сочтено, что простой, в основном процессуальный, международный документ, затрагивающий вопросы признания продажи судов на основании

иностранных судебных решений, позволит заполнить пробел, который был оставлен Международной конвенцией о морских залогах и ипотеках, 1993 год, Международной конвенцией относительно наложения ареста на морские суда, 1952 год, и Международной конвенцией об аресте судов, 1999 год, и отвечает коммерческим потребностям данной отрасли.

4. Распространенность случаев продажи судов на основании судебного решения

Хотя исчерпывающая компиляция данных о числе судов, проданных на основании судебных решений, отсутствует, данные, полученные от четырех значительных морских стран в Азии (Республика Корея, Китай, Сингапур и Япония), показывают, что в течение периода 2010-2014 годов более 480 судов были проданы на основании судебного решения в год в этих странах. Из этого вытекает, что число случаев продажи судов, когда будет извлекаться польза из определенности, обеспечиваемой проектом международного документа, будет насчитывать многие сотни судов в год.

Вполне очевидно, что многие сотни судов продаются каждый год в определенной законной форме продажи на основании судебного решения. Лежащие в основе продажи на основании судебного решения причина или причины могут быть многочисленными, но обычно включают невыплату задолженности, причитающейся и принадлежащей судовладельцу.

5. Необремененное право собственности; замена флага

Приобретатели и последующие приобретатели должны быть в состоянии принять необремененное право собственности на судно, проданное таким образом, и должны быть в состоянии исключить данное судно из предпродажного регистра и заменить флаг данного судна в выбранном приобретателем регистре, с тем чтобы быть в состоянии продать судно надлежащим образом без угрозы дорогостоящих задержек и дорогостоящей тяжбы. Это, в свою очередь, позволит свободно торговать приобретенным судном и обеспечит, чтобы данное судно реализовало большую продажную цену, которая будет приносить преимущества всем соответствующим сторонам, включая кредиторов (в число которых могут входить портовые власти и другие правительственные ведомства, которые предоставляли услуги судовладельцу).

Весьма важно подчеркнуть значимый юридический принцип, который вытекает из продажи судна на основании судебного решения и согласно которому, если судно продано на основании судебного решения, то это судно не должно, с весьма ограниченным числом исключений, являться объектом ареста в связи с любым требованием, возникшим до продажи судна на основании судебного решения. Если приобретатели и финансирующие их стороны утрачивают уверенность в предсказуемости получения необремененного права собственности и состоянии заменить флаг после приобретения судна в результате продажи на основании судебного решения, то этот процесс становится менее привлекательным и эффективным в ущерб приобретателю и другим кредиторам судовладельца, судно которого продается на основании судебного решения.

Приобретение судов обычно финансируется за счет морской ипотеки, полученной от банка, в которой основным обеспечением платежа для этого банка является само судно. Международный документ, когда он получит широкую поддержку, позволит банкам обеспечивать финансирование судов с большей уверенностью в том, что судно реализует свою полную рыночную стоимость в порядке продажи на основании судебного решения и не уменьшит стоимость, которую можно реализовать в случае, когда существует такой риск, как в настоящее время, заключающийся в том, что данное судно может быть впоследствии арестовано в связи с требованиями, возникшими до продажи на основании судебного решения и в силу общей утраты уверенности в священном характере этого процесса.

6. Судебные решения

В английском деле «Asghar»¹ судья Хьюсон подтвердил, что суды должны признать: «надлежащую продажу компетентными морскими судами или приз за рубежом – это часть международной вежливости, а также вклад в общее благосостояние международной морской торговли»².

Проведенное ММК исследование также пролило свет на ряд судебных решений, принятых в различных странах, в которых подчеркиваются трудности, испытываемые сторонами при продаже судна, признанной другим судом, на основании иностранного судебного решения. В одном канадском решении суд зашел столь далеко, что заявил, что данный вопрос мог бы быть решен только с помощью какого-либо международного документа, регулирующего продажу судов на основании судебного решения и их обеспечение. Помимо сообщаемых дел существует много несообщенных дел, в связи с которыми не проводились полноценные слушания, о которых было бы известно морскому юридическому сообществу.

Самое важное то, что, как отметили судебные органы многих стран, необходимость признавать продажу судов на основании судебного решения иностранными компетентными судами, образует часть международной вежливости и способствует общему процветанию международной торговли.

В настоящее время отсутствует какой-либо международный документ, регулирующий вопросы признания продажи судов на основании судебного решения. Отсутствует и какой-либо документ, который надлежащим образом защищает приобретателей от возникших ранее требований и который предусматривает порядок отмены регистрации при замене флага и повторной регистрации судов в национальных регистрах.

Поскольку в настоящее время отсутствует международный документ, касающийся признания продажи судов на основании иностранного судебного решения, можно с определённой уверенностью заявить, что в этом отношении морские перевозки не являются ни безопасными, ни эффективными и препятствуют, а не способствуют глобальной торговле и мировой экономике. Необходимость вмешательства со стороны межправительственных и международных организаций была ясно признана и судебными органами, и национальными и международными морскими органами. Признание продажи судов на основании иностранного судебного решения является основополагающим для международного морского права.

Трудности, которые возникают, когда одна страна не признает предписание о продаже судна на основании судебного решения в другой стране, были кратко изложены следующим образом:

- 1) это является оскорблением для суда и государства, предписывающих продажу;
- 2) это представляет собой отказ данной страны выполнять решения суда в другой стране и исключение из правил, которые соблюдают большинство стран мира;
- 3) если другие страны или другие должники принимают решение о том, чтобы следовать этому плохому примеру, то это могло бы породить путаницу в той области, какая может эффективно контролироваться только на основе принципа добросовестности всех стран, участвующих в морском судоходстве³.

¹ [1962] Vol. 1, Lloyds Law Reports at p. 405.

² Ibid., at p. 409.

³ Associate Chief Justice Noel in *Vrac Mar Inc. v Demetries Karamanlis et al* [1972] FC 430 at p. 434 (Canada).

Признание продажи судов на основании судебного решения на международном уровне также было подчеркнуто в связи с канадским делом, касающимся судна «Galaxias»⁴, в котором суд отметил, что:

1) хотя приобретатель в случае продажи судна на основании судебного решения примет право собственности никоим образом не обремененным согласно законодательству Канады и несмотря на то, что вполне ясно, что канадские суды желают и ожидают того, что суды и правительства других стран будут уважать их предписания и решения, особенно в области морского права, это вместе с тем не является областью, в отношении которой национальная правовая система осуществляет контроль, и не является надлежащей попытка сделать это;

2) международное регулирование случаев продажи судов на основании судебного решения является необходимым; и

3) для содействия свободному потоку международных перевозок страны, говоря в целом, согласились применять единообразную совокупность морских правил и законов. Вместе с тем это не будет препятствовать какой-либо стране полностью игнорировать или отменять в законном порядке любую обычно принятую практику или любой закон, который получил универсальное признание в морских вопросах, и даже правовую норму, которую эта страна, возможно, ранее приняла с помощью международного договора. Именно это означает территориальную юрисдикцию, и до тех пор, пока существует некоторый мировой авторитет с более высокой обеспечиваемой в глобальном плане превалирующей юрисдикцией, именно с этим все мы должны жить⁵.

Высказывая замечания по судебным предписаниям в отношении продажи судов, которые не обеспечивают передачу необремененного права собственности, этот же суд отметил, что юристы по вопросам морского права и простые люди в сфере морских перевозок, участвующие каким-либо образом в приобретении и продаже судов, будут неизменно чувствовать, что это в значительной мере уменьшает суммы, которые могут быть получены в результате продажи судов на основании судебного решения, и приведет к тому, что некоторые суда вообще нельзя будет продать. Таким образом, законные требования многих местных и иностранных кредиторов будут поражены низкими заявками, предлагаемыми в результате этого на аукционе, который проводится судом, рассматривающим данное дело.

Для того чтобы признание продажи судов на основании иностранных судебных решений было общепринятым благодаря заключению международного документа, вмешательство ЮНСИТРАЛ было бы сопряжено со значительной выгодой для международного морского сообщества.

Приобретателям судов, проданных на основании судебного решения, следует обеспечивать необходимую и достаточную защиту путем ограничения числа средств правовой защиты, которыми располагают заинтересованные стороны для оспаривания действительности продажи судов на основании судебного решения и последующей передачи права собственности на данное судно.

7. Другие конвенции

Международная конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 год, не была успешной, поскольку она содержит противоречивые положения, которые не решают проблемы признания продажи судов на основании судебного решения, и ее формулировка в отношении признания носит в большей мере характер отказа в признании, а не предоставления признания продажи судна на основании судебного решения. Вместе с тем, когда это возможно, следует подготовить проект международного документа, с тем чтобы его положения не всту-

⁴ (1988) LMLN 240, being a judgment of the Federal Court of Canada.

⁵ Ibid. at p. 11 of the judgment.

пали в коллизию с положениями международной конвенции о морских залогах и ипотеках.

Хотя Международная конвенция о наложении ареста на морские суда, 1952 год, стремится регулировать требования, исполнение которых может быть обеспечено посредством ареста судна, она не предусматривает возможности продажи судна на основании судебного решения.

Международная конвенция об аресте судов, 1999 год, упоминает о судебной или принудительной продаже судов, однако только в контексте своей статьи 3.3, разрешающей в качестве исключения из общего правила производить арест судна, принадлежащего лицу, которое не несет ответственности за такое требование.

8. Международная морская организация (ИМО)

ММК сначала обратился в Юридический комитет ИМО с учетом его причастности в прошлом к конвенциям о морских залогах и ипотеках и провел информационную презентацию для Юридического комитета ИМО в 2015 году с целью обращения через двенадцать месяцев к Юридическому комитету с просьбой, чтобы он включил пункт о такой работе в свою повестку дня.

Еще одна презентация была организована в июне 2016 года. Для проведения этой работы требовались два спонсора, и в процессе подготовки заседания Юридического комитета ИМО в 2016 году Китай и Республика Корея согласились спонсировать эту работу. Юридический комитет ИМО не принял предложение о включении этой работы в свою повестку дня. Однако этот вопрос остался открытым и может быть поставлен вновь на более позднем этапе.

Высказанные делегатами мнения в то время включали: хотя считалось, что этот вопрос представляет собой существенный интерес для Комитета, по мнению некоторых делегатов, этот вопрос является вопросом частного и коммерческого права и в связи с этим не входит в сферу компетенции Комитета; некоторые делегации, как представлялось, не желали приступить к новой работе, хотя другие делегации подчеркнули, что они признали продажу морских судов на основании иностранного судебного решения в своем внутреннем законодательстве и что это принесло множество выгод, в частности потому, что это обеспечивало определенность по отношению к заинтересованным сторонам; другие подчеркнули, что этот вопрос является также важным вопросом с точки зрения портовой отрасли, поскольку случаи ареста судов могут отрицательно воздействовать на эффективные портовые операции.

9. Гагская конференция по международному частному праву (ГКМЧП)

После того как Юридический комитет ИМО отказался осуществлять данный проект, ММК обратился к Гагской конференции, которая вела работу над своим проектом под названием «Признание и приведение в исполнение иностранных судебных решений». Представители ММК присутствовали на недавнем заседании Специальной комиссии по признанию и приведению в исполнение иностранных судебных решений ГКМЧП, которое состоялось в период с 16 по 24 февраля 2017 года и на котором от имени ММК была организована презентация, позволяющая предположить, что проект документа ММК по продаже судов на основании судебного решения может быть учтен в рамках этой работы. Однако Комиссия решила не идти по этому пути. В связи с этим ММК было предложено представить информационный документ Совету ГКМЧП 15 марта 2017 года, с тем чтобы этот документ мог рассмотреть Совет ГКМЧП на своем заседании в 2018 году и добавить этот проект к своей программе работы в качестве новой самостоятельной темы. В это время некоторые делегации выразили мнение о том, что такая сложная и имеющая конкретное касательство к этой отрасли тема, возможно, в большей мере подойдет ЮНСИТРАЛ, а другие предпочли не браться за новую работу до завершения

разработки нынешней программы. В настоящее время этот вопрос будет вновь рассмотрен на заседании Совета Гаагской конференции в 2018 году.

10. Вывод

Нежелание государств признавать продажу судов на основании судебного решения, принятого в другой стране, уменьшает уверенность в международном морском сообществе в системе продажи судов на основании судебного решения. Такая продажа будет получать поддержку только в том случае – и обеспечивать надлежащую стоимость продаваемых судов, – если вероятные приобретатели могут быть уверены в получении судна с необремененным правом собственности, которое может быть исключено из регистра этого судна и зарегистрировано в новом регистре по выбору приобретателя. Впоследствии приобретатель должен также быть способным продать судно без риска подвергнуть его аресту в связи с любым требованием, возникшим до его продажи на основании судебного решения.

ММК обладает опытом взаимодействия с ЮНСИТРАЛ в последнее время в связи с Конвенцией Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 год («Роттердамские правила»). Члены ассоциаций морского права были назначены в состав национальных делегаций и смогли оказывать содействие работе ЮНСИТРАЛ по подготовке этих Правил, проект которых первоначально разработал ММК. ММК не ожидает, что ЮНСИТРАЛ бездумно проштампует его проект международного документа. ММК утешается «универсальным» охватом работы ЮНСИТРАЛ с точки зрения государств, участвующих в переговорах; а также тем фактом, что ЮНСИТРАЛ является специализированной организацией по вопросам международного частного права, которая обладает опытом разработки стандартов в области коммерческого права и права международной торговли.

В связи с этим ММК просит ЮНСИТРАЛ добавить эту тему к своей программе работы. Если ЮНСИТРАЛ решит добавить эту тему к своей программе работы (либо своей собственной работы либо работы совместно с другим органом), то ММК не будет обращаться к ИМО или ГКМЧП с просьбами продолжить эту работу.