



**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли
Рабочая группа VI (Продажа судов на основании
судебного решения)
Тридцать пятая сессия
Нью-Йорк, 13–17 мая 2019 года**

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

Записка Секретариата

1. В ходе подготовки к пятидесятой сессии Комиссии (Вена, 3–21 июля 2017 года) Международный морской комитет (ММК) представил предложение («Предложение ММК») в отношении возможной будущей работы по трансграничным вопросам, связанным с продажей судов на основании судебного решения (A/CN.9/923). Для удобства Рабочей группы текст предложения ММК воспроизводится в приложении I к настоящей записке.
2. На своей пятьдесят первой сессии (Нью-Йорк, 25 июня — 13 июля 2018 года) Комиссия рассмотрела последующее предложение от правительства Швейцарии (A/CN.9/944/Rev.1), которое отражает, в частности, результаты и выводы коллоквиума высокого уровня по этой теме, который был проведен в Валлетте, Мальта, 27 февраля 2018 года. Текст этого предложения воспроизводится в приложении II к настоящей записке.



Приложение I

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:

«... содействии 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, ответы на которые 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 2012 года, 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. Этими 24 участниками являются национальные ассоциации 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 года, Международной конвенцией относительно наложения ареста на морские суда 1952 года и Международной конвенцией об аресте судов 1999 года, и отвечает коммерческим потребностям данной отрасли.

4. Распространенность случаев продажи судов на основании судебного решения

Хотя исчерпывающая подборка данных о числе судов, проданных на основании судебных решений, отсутствует, данные, полученные от четырех крупных морских юрисдикций в Азии (Республика Корея, Китай, Сингапур и Япония), показывают, что в этих странах за период 2010–2014 годов ежегодно продавалось более 480 судов на основании судебного решения. Из этого вытекает, что число случаев продажи судов, увеличению которого будет способствовать определенность, обеспечиваемая проектом международного документа, будет насчитывать многие сотни 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. Небреженное право собственности; смена флага

Покупатели и последующие покупатели должны быть в состоянии принять небреженное право собственности на судно, проданное таким образом, и должны быть в состоянии исключить данное судно из предпродажного регистра и сменить флаг данного судна в выбранном покупателем 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 за данное судно была получена более высокая продажная цена, которая принесет выгоду всем соответствующим сторонам, включая кредиторов (в число которых могут входить портовые власти и другие правительственные организации, которые предоставляли услуги судовладельцу).

Важно подчеркнуть значимый юридический принцип, который вытекает из продажи судна на основании судебного решения и согласно которому после продажи судна на основании судебного решения это судно не может, за редким исключением, быть объектом ареста в связи с любым требованием, возникшим до продажи судна на основании судебного решения. Если покупатели и финансирующие их стороны утрачивают уверенность в предсказуемости получения небреженного права собственности и способности сменить флаг после приобретения судна в результате продажи на основании судебного решения, то этот процесс становится менее привлекательным и эффективным в ущерб покупателю и другим кредиторам судовладельца, судно которого подлежит продаже на основании судебного решения.

Приобретение судов обычно финансируется за счет морской ипотеки, полученной от банка, при которой основным обеспечением погашения для этого банка является само судно. Международный документ, когда он получит широкую поддержку, позволит банкам обеспечивать финансирование судов с большей уверенностью в том, что за судно будет получена его полная рыночная стоимость в результате продажи на основании судебного решения, а не заниженная стоимость, когда существует, как в настоящее время, вероятность того, что данное судно может быть впоследствии арестовано в связи с требованиями, возникшими до продажи на основании судебного решения, и утрачена уверенность в незыблемом характере этого процесса.

6. Судебные решения

В английском деле «Асгих»¹ Джастис Хьюсон подтвердил, что суды должны признать, что: «надлежащая продажа компетентными судами Адмиралтейства или приз за рубежом — это часть принципа международной вежливости, а также вклад в обеспечение общего благополучия международной морской торговли»².

Проведенное ММК исследование также позволило выявить ряд судебных решений, принятых в различных странах, которые указывают на трудности, испытываемые сторонами при обеспечении признания другим судом продажи судна на основании иностранного судебного решения. В одном канадском решении суд зашел настолько далеко, что заявил, что данный вопрос может быть решен только с помощью какого-либо международного документа, регулирующего продажу судов на основании судебных решений и их приведение в исполнение. Помимо зарегистрированных дел существует много незарегистрированных дел и дел, по которым не проводились полноценные слушания, о которых известно морскому юридическому сообществу.

Самое важное заключается в том, что судебные органы многих стран указали на необходимость признания продажи судов на основании судебного решения иностранными компетентными судами, которая является частью принципа международной вежливости и способствует общему благополучию 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 покупателей от возникших ранее требований и который предусматривает порядок снятия с регистрации при смене 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 принципом для международного морского права.

Трудности, которые возникают в тех случаях, 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 может создать путаницу в той области, которая 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 покупатель в случае продажи судна на основании судебного решения примет право собственности никоим образом не обремененным согласно законодательству Канады и несмотря на полную ясность того, 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 попытку добиться этого нельзя считать надлежащей;

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

3) для содействия свободному потоку морских перевозок страны, в целом, согласились применять единообразный свод морских правил и законов. Вместе с тем это не будет препятствовать какой-либо стране полностью игнорировать или отменять в законном порядке любую общепринятую практику или любой закон, который получил универсальное признание в морских вопросах, и даже правовую норму, которую данная страна, возможно, ранее приняла в соответствии с международным договором. Именно это означает территориальную юрисдикцию, и до тех пор, пока существует определенный мировой авторитет с более высокой преобладающей юрисдикцией, обеспечивающей исполнение на глобальном уровне, все мы должны жить с этим⁵.

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 будут вообще нельзя продать. Таким образом, законные требования многих местных и иностранных кредиторов утратят свой смысл из-за низких заявок на аукционе, который проводится судом, рассматривающим данное дело.

Для того чтобы признание продажи судов на основании иностранных судебных решений стало общепринятым благодаря разработке международного документа, необходимо участие ЮНСИТРАЛ, которое принесет всему международному морскому сообществу огромную пользу.

Покупателям 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 года 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 скорее характер отказа в признании, а не обеспечения признания продажи судна на основании судебного решения. Вместе с тем следует, по мере возможности, подготовить проект международного документа, с тем чтобы его положения не противоречили положениям Международной конвенции о морских залогах и ипотеках.

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

⁵ Ibid. at p. 11 of the judgment.

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

В Международной конвенции об аресте судов 1999 года упоминается о продаже судов в судебном или принудительном порядке, однако только в контексте ее статьи 3.3, разрешающей в порядке исключения из общего правила произвести арест судна, принадлежащего лицу, не несущему ответственности по такому требованию.

8. Международная морская организация (ИМО)

ММК сначала обратился в Юридический комитет ИМО, поскольку он участвовал в прошлом в разработке конвенции о морских залогах и ипотеках, и в 2015 году выступил перед ним с информационным докладом, а спустя двенадцать месяцев обратился к нему с просьбой включить такую работу в свою повестку дня.

Еще один доклад был сделан 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 некоторые делегаты отметили, что этот вопрос представляет собой существенный интерес для Комитета, он относится к частному и коммерческому праву и в связи с этим не входит в сферу компетенции Комитета; одна делегация, как можно представить, не выразила желания приступить к новой работе, хотя другие делегации подчеркнули, что они признают продажу морских судов на основании иностранного судебного решения в своем внутреннем законодательстве и это приносит множество выгод, поскольку, в частности, обеспечивает определенность по отношению к заинтересованным сторонам; другие указали на то, что этот вопрос является также важным вопросом с точки зрения портовой отрасли, поскольку случаи ареста судов могут отрицательно воздействовать на эффективность портовых операций.

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 совещании 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 был сделан доклад с предложением об учете в рамках этой работы проекта документа ММК по продаже судов на основании судебного решения. 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 совещании в 2018 году и включить этот проект в свою программу работы в качестве новой самостоятельной темы. В то же время одни делегации высказали мнение о том, что такая сложная и имеющая конкретное отношение к этой отрасли тема, возможно, в большей мере подойдет ЮНСИТРАЛ, а другие предпочли не браться за новую работу до завершения осуществления нынешней программы. В настоящее время этот вопрос будет вновь рассмотрен на совещании Совета Гагской конференции в 2018 году.

10. Вывод

Непризнание государствами продажи судов на основании судебного решения, принятого в другой стране, уменьшает доверие международного морского сообщества к системе продажи судов на основании судебного решения. Такая продажа будет получать поддержку и обеспечивать надлежащую стоимость продаваемых судов только в том случае, если вероятные покупатели могут быть уверены в получении судна с правом собственности без всяких обременений и способного быть удаленным из старого регистра и зарегистрированным в новом регистре по выбору покупателя. Впоследствии покупатель должен также иметь возможность продать судно без риска того, что оно будет подвергнуто аресту в связи с любым требованием, возникшим до его продажи на основании судебного решения.

ММК обладает опытом взаимодействия с ЮНСИТРАЛ, причем в последний раз это имело место в связи с работой над Конвенцией Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года («Роттердамские правила»). В состав национальных делегаций были назначены члены ассоциаций морского права, которые оказывали содействие в работе ЮНСИТРАЛ по подготовке этих Правил, проект которых первоначально разработал ММК. ММК не ожидает, что ЮНСИТРАЛ механически скопирует его проект международного документа. ММК удовлетворен «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.

Приложение II

Предложение правительства Швейцарии в отношении возможной будущей работы по трансграничным вопросам, связанным с продажей судов на основании судебного решения

1. Введение

На своей пятидесятой сессии (Вена, 3–21 июля 2017 года) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли отметила важное значение предложения (A/CN.9/923) Международного морского комитета (ММК), обратив внимание на проблемы, возникающие во всем мире в результате отсутствия признания судебных решений, принятых в других странах, когда они содержат распоряжение о продаже судов⁶. Хотя ряд делегаций поддержали это предложение и выразили интерес к его рассмотрению при условии наличия в Рабочей группе соответствующих ресурсов и проведения любых необходимых консультаций с другими организациями, было решено, что была бы полезной дополнительная информация в отношении масштабов этой проблемы⁷.

В этой связи ММК было предложено «провести коллоквиум для доработки и совершенствования своего предложения, с тем чтобы предоставить Комиссии дополнительную информацию и позволить ей со временем принять обоснованное решение»⁸. Далее Комиссия решила, «что ЮНСИТРАЛ, через ее Секретариат, и государства окажут поддержку проведению коллоквиума по инициативе ММК и примут участие в нем для обсуждения и продвижения этого предложения»⁹. Комиссия решила вновь рассмотреть этот вопрос на одной из своих будущих сессий¹⁰.

С этой целью, по просьбе правительства Мальты, секретариат ЮНСИТРАЛ направил всем государствам — членам ЮНСИТРАЛ и государствам-наблюдателям официальное приглашение участвовать в техническом коллоквиуме высокого уровня по трансграничным вопросам, связанным с продажей судов на основании судебного решения, а также с признанием такой продажи.

На основе результатов обсуждения в ходе коллоквиума и с учетом поддержки всех представленных секторов правительство Швейцарии предложило ЮНСИТРАЛ рассмотреть возможность проведения работы по международному документу для решения трансграничных вопросов, связанных с признанием продажи судов на основании судебного решения.

2. Коллоквиум

Правительство Мальты через посредство своего Министерства транспорта, инфраструктуры и инвестиционных проектов в сотрудничестве с ММК и Мальтийской ассоциацией морского права совместно организовали коллоквиум 27 февраля 2018 года в Торговой палате в Валлетте, Мальта. Участники обсуждения и присутствовавшие лица изучили масштабы проблем, связанных с продажей судов на основании судебного решения, а также возможные решения.

Участникам было предложено тщательно изучить предложение, представленное ММК Комиссии, в котором указывается, что «покупатели и последующие покупатели должны быть в состоянии принять необремененное право собственности на судно, проданное таким образом, и должны быть в состоянии

⁶ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/72/17)*, пункты 456–465.

⁷ Там же, пункт 464.

⁸ Там же.

⁹ Там же, пункт 465.

¹⁰ Там же.

исключить данное судно из своего предпродажного регистра и сменить флаг данного судна в выбранном покупателем 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 за данное судно была получена более высокая продажная цена, которая будет приносить преимущества всем соответствующим сторонам, включая кредиторов (в число которых могут входить портовые власти и другие правительственные организации, которые предоставляли услуги судовладельцу)»¹¹.

3. Участие в коллоквиуме

Было отмечено, что отсутствие определенности в признании судебного решения затрагивает широкий спектр отраслей и государств. Число участников коллоквиума составило 174, включая делегатов из 60 стран. Делегаты представляли правительства, включая правительства государств флага; судебные органы; юридическое сообщество; ряд конкретных кругов, таких как судовладельцы, банки/финансисты, судовые брокеры, судовые ремонтники, судостроители, бункеровщики, власти портов и гаваней, фрахтователи судов, операторы буксиров и судовые агенты; а также ряд международных организаций, таких как Институт судовых брокеров (ИСБ), Балтийский международный морской совет (БИМКО) и Международная федерация транспортников (МФТ). Коллоквиуму были также представлены письменные материалы Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов. Участники обменялись мнениями о том, каким образом их отрасли и государства подвергаются воздействию в результате отсутствия согласованности между государствами в признании продажи судна на основании судебного решения в другой стране.

а) Судовладельцы

Видный представитель судовладельцев определил четыре наиболее важных соображения в связи с продажей судов на основании судебного решения: 1) правовая определенность; 2) максимизация стоимости активов; 3) наличие финансирования судна; и 4) легкость регистрации после продажи судна. Было заявлено, что отказ учитывать эти соображения искажает рынок продажи судов и приводит к уничтожению стоимости активов в ущерб данной отрасли в целом.

В материалах судовладельцев — как продавцов, так и потенциальных покупателей — разъясняется, что их основная заинтересованность выражается в обеспечении правовой определенности, которая явно отсутствует в нынешней процедуре продажи судов на основании судебного решения. Если можно было бы обеспечить большую определенность в процессе признания, то, как считалось, это привело бы к повышению стоимости активов, т.е. как аукционной, так и продажной стоимости, что в свою очередь привело бы к наличию финансирования в большем объеме.

Было также отмечено, что все причастные к морской торговле стороны (включая грузовые компании, банки, финансирующие торговлю, страховщиков и другие стороны) заинтересованы в том, чтобы эксплуатация судна не прекращалась в результате излишних арестов, произведенных бывшими кредиторами или судовладельцами, несмотря на тот факт, что судно было продано в порядке продажи на основании судебного решения. Было отмечено, что любое прерывание транзитных перевозок стало бы помехой торговле и судоходству и привело бы к новым расходам и причинению ущерба.

Судовладельцы ясно заявили о том, что данная ситуация нуждается в разъяснении посредством принятия международного документа и что составленные

¹¹ См. документ [A/CN.9/923](#), пункт 5.

ММК вопросы могли бы помочь в разрешении этой проблемы простым и прагматичным образом¹².

b) Финансисты/банки, финансирующие суда/судовые брокеры

Была подчеркнута поддержка, оказываемая многими банками независимо от их местонахождения, международному режиму для уменьшения рисков. Ведущий финансист судов, который разделял мнения 11 крупных банков из своей страны, согласился с необходимостью обеспечения определенности и подчеркнул значительную стоимость данных активов. С точки зрения кредиторов было сочтено, что судовые рынки являются волатильными. С учетом этих неопределенностей было заявлено, что банки пытаются обойти данные проблемы посредством поиска дружественных решений, что приводит к дополнительным издержкам. Без надежной международной основы признания продажи судов на основании судебного решения, как было заявлено, покупателям потребуется убедиться в приемлемости рисков при получении права собственности, что может привести к снижению покупной цены.

c) Судовые регистры

Регистратор Мальтийского флага, который является наиболее крупным в Европе в течение ряда лет и охватывает суда с общим водоизмещением свыше 72 млн тонн, дал описание неопределенностей, которые возникают в результате продажи судна на основании иностранного судебного решения. Было отмечено, что большинство регистров являются национальными системами, призванными продавать внутренние суда в местных судах, при этом были разъяснены трудности удаления какого-либо судна из регистра в случае его продажи в иностранной юрисдикции. Было отмечено, что данные обстоятельства были бы значительно улучшены для всех сторон посредством выдачи международно признанного сертификата продажи судна на основании судебного решения государством, в котором такая продажа имеет место.

По мнению многих участников, разработка такого документа, который сохранял бы узкую направленность на процесс, ведущий к признанию (вместо широкого проекта, охватывающего правила, которые касаются фактической продажи судна на основании судебного решения), была бы управляемым проектом, который увеличил бы вероятность эффективного принятия международного документа.

d) Юридическое сообщество

Юристы-практики из стран общего права, гражданского права и стран со смешанными системами указали на многочисленные случаи, особенно случаи злоупотреблений процедурой ареста судна, в странах во всем мире, с тем чтобы выделить пробел в международном законодательстве в отношении признания иностранным судом продажи судна на основании судебного решения. Был достигнут очевидный консенсус относительно того, что ряд процедур приводят к излишним издержкам и трениям, а это дополнительно обесценивает активы в коммерческом мире. С учетом своего практического опыта, отражающего работу с клиентами из всех секторов этой отрасли участники поддержали просьбу об устранении правового пробела и создании возможностей для свободного от трений перехода от старого регистра к новому регистру, а также к новому судовладельцу, что освободило бы проданное судно от всех обременений, которые оно могло иметь до продажи на основании судебного решения.

¹² Участники коллоквиума сделали несколько ссылок на проект документа. Как отмечается в пункте 3 документа [A/CN.9/923](#), данная тема обсуждалась «и проект международного документа был подготовлен на многочисленных совещаниях, включая Пекинскую конференцию 2012 года, Дублинское совещание 2013 года и Гамбургскую конференцию 2014 года, на которой подготовка проекта документа была завершена и он был одобрен».

Была отмечена работа, проделанная ММК. Было высказано мнение, что работа ММК заключается не только в проведении ценных глубоких исследований данных проблем и их возможных решений, но и в демонстрации заинтересованности в принятии правил, которые были бы приемлемыми для отраслей и соответствовали бы различным правовым традициям.

e) Бункеровщики/поставщики услуг

Типичные судовые кредиторы были представлены на коллоквиуме бункеровщиками, которые часто также являются собственниками барж-заправщиков. Кредиторы подчеркнули «необходимость обеспечения определенности, которая в условиях сегодняшнего экономического климата превалирует над любым другим коммерческим соображением». Было отмечено, что основная озабоченность таких кредиторов заключается в том факте, что они действуют в весьма ограниченных пределах и что любой шаг, предпринятый за рамками единых и четких структур, сопряжен с экономически неоправданными издержками и рисками. На коллоквиуме была выражена поддержка в пользу режима признания, поскольку такой режим позволил бы ввести ясные и согласованные правила и перевесил бы заинтересованность в аресте судна после продажи на основании судебного решения в попытке получить средства.

f) Интересы экипажей

По мнению многих участников, члены экипажа судов, принадлежащих судовладельцам, которые не исполнили свои обязательства, извлекали бы пользу из упрощенной процедуры признания. Было отмечено, что экипажи изнывают без дела в различных портах во всех странах мира, не могут покинуть судно и располагают весьма незначительными возможностями для получения провизии и горючего с целью обеспечения работы генераторов. Было высказано мнение о том, что чем дольше осуществляются эти процедуры, тем больше это создает неудобства для членов экипажа, которые борются за получение вознаграждения и репатриацию. Мальтийское отделение МФТ, которое занимается десятками таких случаев, выразило поддержку принятия документа, который смягчил бы лишения, которым подвергаются моряки и их семьи в таких случаях.

g) Порты/поставщики портовых услуг

Капитан порта на Мальте разъяснил, насколько важным является то, чтобы процедуры продажи судов на основании судебного решения были как можно более отлаженными и оперативными, с тем чтобы способствовать решению проблем, связанных с брошенными судами, которые вызывают хаос в портах и наносят ущерб бесперебойным торговым операциям.

h) Мальтийское правительство

Министр транспорта, инфраструктуры и инвестиционных проектов Йан Борг пояснил, что в качестве прямого результата того, что Мальта является наиболее крупным государством флага в Европе и находится в центре Средиземного моря, она в значительной мере сосредоточивает свои усилия на предоставлении услуг международному торговому сообществу.

Было отмечено, что Мальта располагает тщательно разработанным, надежным и эффективным правовым режимом, предусматривающим и возможность продажи судна на основании судебного решения на аукционах, и известную систему судебного одобрения в случае частных продаж. Было указано на то, что все отрасли, финансисты и судостроители, которые зарегистрировали свою ипотеку в Мальтийском регистре судов, а также сотни поставщиков услуг, включая судовых ремонтников, бункеровщиков, поставщиков провизии на суда, экипажи, грузообработку, перегрузку и услуги, предоставляемые нефтегазовой отрасли, должны быть уверены в том, что они могут прибегать к продаже судов на основании судебного решения на Мальте в случае неисполнения своих обязательств

судовладельцем и что такая продажа будет признана во всем мире. Это обеспечит определенность для заинтересованных покупателей, увеличивая тем самым стоимость судна во время продажи.

Министр Борг выразил признательность ММК за его инициативу по объединению всех сегментов морской отрасли с целью обсуждения соответствующего вопроса. Он заявил: «Наличие международного документа, касающегося признания продажи судов на основании судебного решения, является важным шагом, который направлен на обеспечение значительной степени стабильности и единообразия в важном аспекте морской торговли. Участие Мальты в обсуждении этого важного документа является абсолютно необходимым».

4. Возможные решения и технико-экономическое обоснование

Коллоквиум установил, что основными проблемами и препятствиями, с которыми приходится сталкиваться в условиях торговли и морского судоходства, являются:

- отсутствие правовой определенности в отношении необремененного права собственности, которое продажа судна на основании судебного решения призвана предоставить покупателю, ведущее к возникновению проблем, с которыми приходится сталкиваться в процессе снятия с регистрации в бывшей стране флага;
- препятствия в признании последствий продажи судов на основании судебного решения с точки зрения отмены всех бывших обременений и залогов;
- увеличение операционных издержек в случае трений при принудительной продаже судов и рисков дорогостоящего разбирательства и получения выплат только за помехи, чинимые предыдущими кредиторами, пытающимися арестовать суда после их продажи на основании судебного решения;
- определение факторов таких рисков при оценке уровня конкурсного участия в продажах судов на основании судебного решения, приводящая к потерям поддающихся взысканию активов в ущерб всем кредиторам (таким, как экипаж, финансисты, перевозчики грузов, порты, агенты, бункеровщики, операторы барж и т.д.) предыдущего судовладельца, что является результатом менее благоприятной продажи судна на основании судебного решения вследствие отсутствия определенности в отношении ее признания судами и органами власти; и
- сокращенные поступления от продажи, ведущие к тенденции к понижению оценки брокерами стоимости судна и тем самым к общему снижению стоимости судов на всем рынке.

Делегатами на коллоквиуме и участниками обсуждения был достигнут консенсус относительно того, что:

- все стороны испытывают негативное воздействие в результате пробела в обеспечении правовой определенности;
- этот пробел может быть заполнен с правовой точки зрения путем принятия документа, касающегося признания продажи судов на основании судебного решения;
- проект документа, который был подготовлен ММК, будет полезным справочным документом, если ЮНСИТРАЛ приступит к рассмотрению этой темы;
- ЮНСИТРАЛ является надлежащим форумом для решения проблем, касающихся пагубных последствий для трансграничной торговли. Было отмечено, что ЮНСИТРАЛ обладает опытом в решении тесно взаимосвязанных проблем, таких как вопросы трансграничной несостоятельности и ценные бумаги. Рабочие методы ЮНСИТРАЛ, которые дают возможность широкого участия международных отраслевых организаций, также будут

способствовать завершению разработки документа, который будет пользоваться широкой поддержкой во всех отраслях.

5. Вывод

Участники коллоквиума достигли широкого консенсуса в поддержку международного документа для устранения проблем, возникающих в результате отсутствия согласованности между государствами в признании продажи судов на основании судебного решения в другой стране. По этой причине Швейцария предлагает ЮНСИТРАЛ провести работу по подготовке международного документа, касающегося продажи судов на основании иностранных судебных решений и их признания. Было отмечено, что ММК проделал значительную работу по выявлению проблем и поиску возможных решений в связи с этой темой и что результаты этой работы были одобрены рядом отраслей и государств. Данная работа представляет собой полезную отправную точку для последующей деятельности ЮНСИТРАЛ, обеспечивая руководящие указания для рабочей группы и указывая направленность, которую могла бы иметь эта работа.
