



КОНФЕРЕНЦИЯ ПОЛНОМОЧНЫХ
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ



ПО КОНВЕНЦИИ О МОРСКИХ
ПРИВИЛЕГИРОВАННЫХ ТРЕБОВАНИЯХ
И МОРСКИХ ЗАЛОГАХ

Distr.
GENERAL

A/CONF.162/3/Add.3
8 April 1993

RUSSIAN
Original: ENGLISH

Женева, 19 апреля 1993 года
Пункт 8 предварительной повестки дня

ПОДГОТОВКА И ПРИНЯТИЕ КОНВЕНЦИИ О МОРСКИХ ПРИВИЛЕГИРОВАННЫХ
ТРЕБОВАНИЯХ И МОРСКИХ ЗАЛОГАХ

Обобщение замечаний и предложений, представленных правительствами
и межправительственными и неправительственными организациями
по проекту конвенции о морских привилегированных требованиях
и морских залогах

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. ОБОБЩЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ	2 - 69
<u>Неправительственные организации</u>	
Международная палата судоходства	2 - 16
Международный морской комитет	17 - 69

I. ВВЕДЕНИЕ

1. В настоящем документе излагаются замечания и предложения, полученные в период с 5 по 29 марта 1993 года от неправительственных организаций в отношении проекта конвенции о морских привилегированных требованиях и морских залогах. В течение этого периода были получены замечания от Международной палаты судоходства (МПС) и Международного морского комитета (ММК).

II. ОБОБЩЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Международная палата судоходства

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

2. Морские перевозки являются экономическим сектором, имеющим международный характер, в связи с чем широко признается значение унификации на международном уровне норм морского права. Этот принцип касается также режима морских привилегированных требований и морских залогов.

3. По мнению МПС, существующая система морских привилегированных требований и морских залогов в целом является удовлетворительной, однако она могла бы быть существенно улучшена благодаря использованию более последовательного международного подхода. Основная проблема существующей системы заключается в том, что не удалось обеспечить ее широкого принятия.

4. Эту проблему можно решить путем принятия конвенции в соответствии с положениями проекта, подготовленного для Конференции Объединенной межправительственной группой экспертов (ОМГЭ) на основе проекта ММК, однако при условии обеспечения ее ратификации во всемирном масштабе.

5. Режим, регулирующий морские привилегированные требования и морские залогов, должен основываться на тщательном соблюдении баланса интересов держателей морских привилегированных требований, держателей залогов и других привилегированных требований и судовладельцев.

6. Наиболее доступным и дешевым средством обеспечения требований является само судно, и традиционно ряд морских требований признается по определенным социально-экономическим причинам в качестве морских привилегированных требований. Предоставление статуса морского привилегированного требования означает для их держателей получение некоторых существенных преимуществ, в частности подобные привилегированные требования удовлетворяются в приоритетном порядке по сравнению с другими требованиями и их не надо регистрировать. Исключительный характер морских привилегированных требований и связанное с этим ненадежное положение, в котором оказываются покупатели судов и кредиторы, обусловили необходимость ограничить число требований, имеющих статус морского привилегированного требования.

7. Строгое ограничение количества морских привилегированных требований отвечает интересам повышения эффективности торговли. Если статус морских привилегированных требований будет предоставлен слишком большому числу морских требований, то возникновение споров в отношении этих требований может привести к частым нарушениям нормального хода коммерческих операций, связанных с судами, а покупка или продажа судов может стать более сложной. С учетом этих условий вряд ли существуют значительные основания для предоставления статуса морского привилегированного требования требованию в отношении выплаты портовых

сборов, сборов за пользование каналами и другими водными путями или лоцманских сборов, поскольку органы, осуществляющие взимание указанных сборов, как правило, имеют в своем распоряжении соответствующие средства принуждения, такие, как наложение ареста.

8. Сохранение небольшого числа морских привилегированных требований, безусловно, отвечает также интересам тех, кто финансирует судоходный сектор. Необоснованно широкий круг морских привилегированных требований может сдерживать инвесторов от выделения необходимых средств для финансирования новых или бывших в эксплуатации судов, поскольку в этом случае они будут постоянно сталкиваться с опасностью уменьшения стоимости предоставленного им обеспечения. С целью стимулирования финансирования судов необходимо обеспечить защиту кредитора путем предоставления максимально возможной гарантии в отношении его инвестиций. Сложная система морских привилегированных требований и морских залогов, предусматривающая приоритет одних требований над другими, обуславливает весьма специализированный характер финансирования судоходного сектора, что ограничивает число и характер учреждений, готовых осуществлять подобные инвестиции. Новая конвенция должна стимулировать, а не сдерживать развитие деятельности таких учреждений.

9. Короче говоря, МПС решительно поддерживает усилия, направленные на принятие новой конвенции о морских привилегированных требованиях и морских залогах, в целях обеспечения действительного единообразия в этой сложной области международного морского права. Для достижения всемирного признания конвенции необходимо, чтобы она основывалась на сбалансированном компромиссе интересов тех, кто нуждается в предоставлении особой защиты, обеспечиваемой морским привилегированным требованием, других кредиторов и судовладельцев. МПС считает, что в проекте конвенции, представленном на рассмотрение Конференции, в целом отражен подобный сбалансированный компромисс, и надеется, что в случае ее принятия удастся обеспечить ее признание во всемирном масштабе.

10. Конкретные замечания МПС по проекту конвенции заключаются в следующем:

Статья 4: Морские привилегированные требования

11. Как отмечалось выше, МПС считает необходимым максимально ограничить число морских привилегированных требований. Список требований, предложенный в проекте статьи 4, представляется оправданным, хотя, по всей видимости, нет существенных оснований для отнесения к ним требований в отношении выплаты портовых сборов, сборов за пользование каналами и другими водными путями и лоцманских сборов (статья 1 d)).

Статья 6: Другие привилегированные требования

12. МПС считает, что никакие другие привилегированные требования, помимо перечисленных в статье 4, не должны относиться к морским привилегированным требованиям и им не должен предоставляться какой-либо преференциальный режим, распространяющийся на морские привилегированные требования. Поэтому в первой строке проекта статьи 6 следует исключить слова "морские привилегированные требования или".

Статья 6-бис: Права удержания

13. Хотя можно поставить под сомнение целесообразность включения положений о правах удержания в документ, посвященный морским привилегированным требованиям и морским залогам, по всей видимости, есть определенные основания точно определить статус прав удержания по отношению к морским и другим привилегированным требованиям. МПС согласна с положениями, предложенными в статьях 6-бис и 11(3), касающихся прав удержания.

Статья 7: Особенности морских привилегированных требований

14. МПС твердо уверена в том, что только морские привилегированные требования, определенные в проекте статьи 4, должны следовать за судном даже в случае перехода права собственности или изменения регистрации или флага. Это особое преимущество не должно распространяться на какие-либо другие привилегированные требования, предусматриваемые в национальном законодательстве в соответствии с положениями проекта статьи 6.

Статья 8: Прекращение действия морских привилегированных требований в связи с истечением срока

15. МПС согласна с предлагаемой формулировкой статьи 8, предусматривающей, что действие морских привилегированных требований, указанных в статье 4, прекращается через год после их возникновения.

Статья 15: Временные изменения флага

16. МПС с удовлетворением отмечает включение статьи о временном изменении флага, содержащей необходимые положения, регламентирующие такую практику, получающую все большее распространение в области мирового судоходства.

Международный морской комитет

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

17. Приводимый ниже анализ и замечания основаны на проекте статей, содержащемся в приложении к окончательному докладу Объединенной межправительственной группы экспертов по морским привилегированным требованиям и морским залогам и связанным с ними вопросам (в дальнейшем именуемой ОМГЭ), и представляется в надежде на то, что они будут содействовать успешной работе Конференции.

Статья 1

18. В первом предложении были исключены слова ("устанавливаемые в отношении морских судов") "их держателями для обеспечения выплаты денежных средств", которые были использованы в проекте, одобренном ММК на Лиссабонской конференции (в дальнейшем именуемом "лиссабонским проектом"), с целью обеспечения того, чтобы другие обременения имели тот же характер и назначение, что и залоговые и ипотеки. Указанная формулировка была принята, когда обременения определялись как "аналогичные регистрируемые обременения". После того как указанное определение было заменено словами "обременения того же характера", приведенная выше формулировка стала излишней, и ее исключение является правомерным.

19. Поскольку было установлено, что содержащееся в статье 1 с) Брюссельской конвенции 1967 года требование об указании суммы обеспечения в реестре или в документах, упомянутых в подпункте b), явилось одной из причин, почему эта Конвенция не была ратифицирована несколькими государствами, на Лиссабонской конференции ММК было принято решение об исключении данного требования. В ходе сессий ОМГЭ были высказаны решительные возражения против исключения этого требования в связи с тем, что в законодательстве ряда стран указание суммы обеспечения является одним из обязательных условий.

20. Соответственно была восстановлена ссылка на указание максимальной суммы обеспечения, что теперь становится одним из условий признания государствами-участниками залогов, ипотек или обременений того же характера в двух различных ситуациях, а именно:

- i) если данное требование предусматривается в национальном законодательстве государства регистрации, или
- ii) если это оговаривается в документе, предусматривающем установление обеспечения.

21. Ссылка на первый вид ситуаций, возможно, является ненужной, поскольку в подпункте а) уже предусматривается, что залогов, ипотек и обременения должны быть установлены, и, по всей видимости, не вызывает каких-либо отрицательных последствий.

22. Ссылка на второй вид ситуаций представляется излишней. Так, условие, отраженное в подпункте с) заключается в том, что определенная информация должна быть указана либо в реестре, либо в документах, упомянутых в подпункте b).

23. Таким образом, из этого следует, что в подобной ситуации в подпункте с) оговаривалось бы, что в документе, предусматривающем установление обеспечения, должна указываться максимальная сумма обеспечения... в том случае, когда она фактически в нем указывается.

Статья 2

24. Данная статья была сохранена без изменений по сравнению с текстом Конвенции 1967 года.

Статья 3

25. Пункт 1. В этом пункте рассматриваются два случая, а именно:

- i) добровольный переход права собственности и
- ii) добровольное изменение регистрации,

и указывается, что если какой-либо из этих случаев влечет за собой исключение судна из национального реестра государства-участника, то такое государство-участник не разрешает владельцу исключить судно из своего реестра до тех пор, пока не будут удовлетворены соответствующие условия, указанные в этом пункте. Возможно, целесообразно рассмотреть каждую из этих ситуаций по отдельности:

- i) Добровольный переход права собственности. Добровольный переход права собственности (например, добровольная продажа) может повлечь за собой исключение судна из национального реестра, если новый судовладелец не имеет права сохранить за судном флаг, под которым оно плавало, поскольку могут не соблюдаться условия предоставления судну соответствующей национальности. Однако в таком случае исключение из реестра производится на основании решения государства флага, а не по инициативе владельца. Положение, согласно которому государство флага "не разрешает владельцу исключать судно из своего реестра", не охватывает такой ситуации, когда исключение из реестра производится по инициативе самого государства флага.

Подобная ситуация также должна охватываться конвенцией, и представляются безосновательными возражения относительно того, что исключение из реестра в данном случае является вопросом государственной политики, который не должен регламентироваться конвенцией. Фактически, государство флага всегда может потребовать продажи судна, если оно не может быть исключено из реестра связи с тем, что не удовлетворяются условия, указанные в этом пункте.

- ii) Добровольное изменение регистрации. Добровольное изменение регистрации может повлечь за собой исключение судна из реестра, например, если владелец регистрирует судно в другом государстве, не произведя его предварительного исключения из первоначального реестра. В данном случае государство первоначального реестра требует исключить судно из своего реестра, с тем чтобы избежать двойной регистрации. И вновь возникает ситуация, когда исключение из реестра производится по инициативе государства, а не владельца, - т.е. ситуация, не охватываемая положениями рассматриваемого пункта.

26. Пункт 2. В этом пункте исключение судна из предыдущего реестра определяется в качестве условия, необходимого для его внесения в реестр другого государства-участника. Рассматриваются два возможных случая, а именно, когда выдается документ, удостоверяющий, что судно исключено из предыдущего реестра или же что судно будет исключено из реестра после новой регистрации. В подпункте b) после определения второго вида ситуации содержится также предложение, в котором говорится, что дата регистрации (в новом реестре) является датой исключения судна из реестра предыдущим государством. Это положение, как представляется, не соответствует второй ситуации, когда как раз исключение из реестра производится после осуществления новой регистрации. Поэтому последнее предложение должно гласить:

Дата исключения из реестра является датой новой регистрации судна.

27. Еще одно замечание: во втором случае предусматривается увязка между исключением из реестра и новой регистрацией, хотя это требование отсутствует в первом случае, когда сначала производится исключение из реестра и уже потом в любое время осуществляется новая регистрация. Если подобная увязка предполагается в качестве необходимого условия для изменения регистрации, то она должна обеспечиваться во всех случаях, если же нет - то зачем тогда требовать ее только в одном случае?

Статья 4

28. В Конвенции 1967 года в первом предложении этой статьи говорится, что:

Следующие требования обеспечиваются морскими привилегированными требованиями в отношении судна:

29. В статью 7.1 было включено положение, касающееся требований против других лиц, помимо зарегистрированного владельца судна, в частности гласящее:

Морские привилегированные требования, указанные в статье 4, возникают независимо от того, направлены ли требования, обеспечиваемые такими привилегированными требованиями, против судовладельца, либо против фрахтователя по димайз-чартеру или иного фрахтователя, или управляющего или оператора судна.

30. Указанное положение допускало возможность возникновения требований в отношении судна также в том случае, если эти требования предъявлялись против фрахтователя по любому виду чартера, включая тайм-чартер и рейсовый чартер. В ходе обсуждения этого положения на Лиссабонской конференции ММК было сочтено целесообразным - в свете признаваемой необходимости максимально сократить число морских привилегированных требований с целью укрепления режима залогов и ипотек и тем самым стимулирования финансирования судов - уменьшить возможность предъявления требований в отношении судна в том случае, если должником выступает не судовладелец. Поэтому было решено убрать ссылку на фрахтователей, за исключением фрахтователя по бербоут-чартеру, ссылка на которого должна остаться в связи с тем, что фрахтователь по бербоут-чартеру осуществляет наем экипажа и по социальным соображениям требования экипажа в отношении заработной платы должны обеспечиваться морским привилегированным требованием в любом случае, независимо от того, нанимается ли он судовладельцем или фрахтователем по бербоут-чартеру.

31. Было также решено перенести указанное положение из статьи 7 во вступительную часть статьи 4, поскольку было сочтено нецелесообразным выделять его в качестве особого положения. ОМГЭ оставила формулировку первого предложения без изменений.

32. В то же время существуют другие требования, которые также по социальным соображениям следовало бы гарантировать, хотя в настоящее время их удовлетворение, возможно, ничем не обеспечивается. К ним относятся вытекающие из договорных отношений требования в связи с гибелью или телесными повреждениями, когда перевозчик не является ни судовладельцем, ни фрахтователем по бербоут-чартеру. Так, фрахтователь по тайм-чартеру - и даже по рейсовому чартеру - может заключать договоры на перевозку пассажиров или выполнение круизных рейсов и выступать в качестве договорного перевозчика. Может быть высказано мнение о том, что владелец (или фрахтователь по бербоут-чартеру) также несет ответственность в качестве фактического перевозчика, однако эту точку зрения можно поставить под сомнение. Соответственно, возможно, следует продолжить изучение вопроса о целесообразности исключения любых ссылок на фрахтователей, помимо фрахтователя по бербоут-чартеру.

33. Еще один вопрос, который, возможно, заслуживает рассмотрения, заключается в том, действительно ли необходимо упоминать управляющего и оператора судна, помимо фрагователя по бербоут-чартеру. Различие между управляющим и оператором должно заключаться в том, что если управляющий действует от имени третьей стороны, то оператор действует от своего имени. Если это так, то требования должны предъявляться не к управляющему, а к лицу, от имени которого и в интересах которого он действует, т.е. оператора. Что же касается самого оператора, то, по всей видимости, он может выступать в таком качестве только в том случае, если является судовладельцем или если он получил судно в пользование от владельца, при этом договор о таком временном пользовании является, как правило, - если не исключительно - бербоут-чартером 1/.

34. Отдельные морские привилегированные требования. В Конвенции 1967 года было существенно сокращено число морских привилегированных требований, перечисленных в Конвенции 1926 года, в частности были исключены две группы требований, а именно: вытекающие из договорных отношений требования в связи с утратой или повреждением груза и требования, возникающие на основе заключенных договоров или действий, совершенных капитаном с целью сохранения судна или продолжения рейса. Фактически было сочтено, что первая группа требований не требует особой защиты, обеспечиваемой морским привилегированным требованием, поскольку грузоотправитель, помимо того, что он застрахован, может, проявляя разумную осторожность, выбрать перевозчика, берущего на себя финансовую ответственность, и поэтому не следует предусматривать приоритетное удовлетворение его требований по отношению к требованиям держателей залогов или ипотек, если он выбирает ненадежного перевозчика. Кроме того, было сочтено, что если вторая группа требований будет обеспечиваться морским привилегированным требованием, то судовладелец сможет получать дополнительные кредиты даже после того, как он уже получил кредит, обеспеченный зарегистрированным обременением, лишь только потому, что требования нового кредитора (т.е. лица, осуществляющего предоставление услуг или поставку предметов снабжения на условиях кредита) пользуются приоритетом над требованиями предыдущего кредитора. Кроме того, было высказано мнение о том, что владелец, которому необходим кредит для покрытия обычных эксплуатационных расходов, не нуждается в какой-либо защите, так же как и кредиторы, предоставляющие ему такой кредит.

35. В этой связи, возможно, целесообразно вкратце рассмотреть историю развития подхода к отдельным морским привилегированным требованиям и проанализировать их:

1/ Ссылка на управляющего и оператора была включена во второй проект, подготовленный Международным подкомитетом ММК в 1964 году (документ НУРО-27, опубликованный на стр. 256 тома, посвященного Нью-Йоркской конференции 1965 года), и принятый на Нью-Йоркской конференции ММК и затем на Дипломатической конференции, по-видимому, без особых обсуждений.

- a) Заработная плата. Среди национальных ассоциаций морского права - членов ММК не было единого мнения относительно того, охватывала ли формулировка пункта 1 i) статьи и Конвенции 1967 года взносы на цели социального страхования и должны ли они включаться или нет. На Лиссабонской конференции большинство членов высказало мнение о том, что такие взносы не охватываются этой формулировкой и что они должны включаться, однако, лишь в той части взносов, которые выплачиваются от имени экипажа. Соответственно, была принята следующая формулировка:

Заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану, лицам командного состава и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, включая взносы в фонд социального страхования, подлежащие выплате от их имени.

Эта формулировка была принята ОМГЭ, которая, вместе с тем, сочла целесообразным непосредственно упомянуть расходы по репатриации среди других сумм, причитающихся капитану, лицам командного состава и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне. Это добавление представляется обоснованным.

- b) Гибель или телесные повреждения. Формулировка пункта 1 iii) статьи 4 Конвенции 1967 года была оставлена без изменений на Лиссабонской конференции и впоследствии принята ОМГЭ. В этой связи не возникает никаких особых замечаний.
- c) Спасание. В Конвенции 1967 года морские привилегированные требования распространялись также на требования в отношении подъема затонувшего имущества и взносов по общей аварии. Морское привилегированное требование в отношении взносов по общей аварии было предусмотрено в Конвенции 1926 года, и было сочтено целесообразным его сохранить. Однако на Лиссабонской конференции была поставлена под вопрос необходимость сохранения этого морского привилегированного требования, хотя в конце концов оно было сохранено на основании того, что по своему характеру оно схоже с требованием в отношении спасания. Несмотря на это, ОМГЭ исключила данное требование, так же как и требование в отношении подъема затонувшего имущества. Возможно, целесообразно вновь рассмотреть причины, вызвавшие исключение этих двух видов требований.
- d) Портовые сборы, сборы за пользование каналами и другими водными путями и лоцманские сборы. Все эти требования обеспечивались морским привилегированным требованием в Конвенции 1967 года (статья 4.1 ii)), и это положение было сохранено без изменений ММК на Лиссабонской конференции и ОМГЭ. Портовые сборы и сборы за пользование каналами и другими водными путями обеспечиваются морским привилегированным требованием по соображениям государственной политики. С другой стороны, не совсем понятно, почему лоцманские сборы также должны обеспечиваться морским привилегированным требованием, тогда как подобное требование не распространяется на требования в отношении сборов за буксировку в порту.

- е) Утрата или повреждение имущества. С целью ограничения имущественных требований требованиями, не вытекающими из договорных отношений, было сочтено необходимым уточнить, что имущественные требования обеспечиваются морским привилегированным требованием в том случае, если они основаны на деликте, и они не могут быть основаны на договоре. Увязка требований с эксплуатацией судна была достигнута путем включения оговорки о том, что к требованиям, обеспечиваемым морским привилегированным требованием, относятся требования, возникающие на суше или на воде в непосредственной связи с эксплуатацией судна, т.е. была использована та же формулировка, что и в случае требований в отношении гибели или телесных повреждений.

На Лиссабонской конференции ММК было сочтено, что формулировка, используемая в отношении имущественных требований, является слишком широкой, поскольку охватывает также экономический ущерб, тогда как фраза "не могут быть основаны на договоре" не полностью исключает требования в отношении утраты или повреждения груза, перевозимого судном. Соответственно Лиссабонская конференция приняла следующую формулировку:

Требования, основанные на деликте, возникающем из материального ущерба или вреда, причиненного в связи с эксплуатацией судна, за исключением требований в связи с утратой или повреждением груза, контейнеров или багажа, перевозимых на судне.

Указанная формулировка была принята ОМГЭ и включена в проект статей.

- f) Судебные издержки и расходы. Что касается судебных издержек и расходов, возникающих в связи с содержанием судна после наложения ареста и обеспечением его продажи, то было сочтено, что эти расходы больше не следует обеспечивать морским привилегированным требованием и они должны оплачиваться из средств, полученных от продажи, до их распределения среди держателей морских привилегированных требований и прочих требований. Соответственно в Конвенции 1967 года эти требования были перенесены в статью 11.2.

36. Пункт 2. Первоначально в Брюссельской конвенции 1967 года (статья 4.2) была сделана ссылка на требования, возникающие в связи с радиоактивными свойствами или комбинацией радиоактивных свойств с токсичными, взрывчатыми или другими опасными свойствами или ядерным топливом или радиоактивными продуктами или отходами. Было сочтено целесообразным сделать ссылку на причину возникновения ущерба, а не на международные конвенции, касающиеся ответственности за такой вид ущерба. Соответственно принятый принцип заключался в исключении некоторых требований в силу их характера, а не из-за того, что они охватываются другими конвенциями. Текст этого пункта не был изменен на Лиссабонской конференции ММК.

37. В ходе сессий ОМГЭ было сочтено уместным добавить ссылку на другой вид ущерба, а именно ущерб от загрязнения, однако на этот раз была включена ссылка на Международную конвенцию (Конвенцию о гражданской ответственности 1969 года), регулиющую такой вид ущерба. В данной связи возникает вопрос о целесообразности использования двух различных подходов в этих двух случаях.

Статья 5

38. Пункт 1. На Лиссабонской конференции этот пункт был оставлен без изменений, за исключением включения ссылки на обременения в дополнение к залогам и ипотекам. Текст, одобренный на Лиссабонской конференции, был принят ОМГЭ.

39. Пункт 2. Этот пункт также был оставлен без изменений, за исключением того, что в нем была снята ссылка на подъем затонувшего имущества и на взносы по общей аварии. В ходе сессий ОМГЭ обсуждался вопрос о том, почему требования в отношении спасания должны удовлетворяться в приоритетном порядке. Однако причина этого вполне ясна: операции по спасанию обеспечивают сохранение судна и тем самым отвечают интересам тех сторон, чьи требования возникли до момента осуществления операций по спасанию.

40. Пункт 3. После того, как перестал применяться принятый в Конвенции 1926 года принцип установления очередности удовлетворения морских привилегированных требований в зависимости от рейса, в частности, в связи со сложностью определения концепции рейса, остался принцип, согласно которому морские привилегированные требования, обеспечивающие один и тот же вид требований, имеют одинаковую очередность удовлетворения в отношении друг друга, и этот принцип, принятый в Конвенции 1967 года для всех

привилегированных требований, за исключением требований в связи со спасанием, и оставленный без изменений на Лиссабонской конференции, был одобрен ОМГЭ. Исключение в отношении требований в связи со спасанием было сделано по той же причине, по которой в пункте 2 предусматривается, что требования, касающиеся операций по спасанию, имеют приоритет над всеми другими привилегированными требованиями, возникшими до проведения таких операций.

41. Пункт 4. Содержащиеся в этом пункте положения дополняют положения предыдущих двух пунктов: морские привилегированные требования, служащие обеспечением требований в отношении произведенных впоследствии операций, удовлетворяются в порядке, обратном времени их возникновения. Момент возникновения требований в связи с операциями по спасанию определяется как время завершения каждой такой операции. Согласно Конвенции о спасании 1989 года операции по спасанию считаются завершенными после выведения судна в безопасное место. Так, в пункте 2 статьи 8 Конвенции о спасании предусматривается, что в этот момент владелец обязан принять судно.

Статья 6

42. ОМГЭ сочла целесообразным разделить статью 6 Конвенции 1967 года на две отдельные статьи, касающиеся соответственно права государств-участников предусматривать другие привилегированные требования (статья 6) и прав удержания (статья 6-бис). Это решение было принято после того, как несколько делегаций выступили против включения в конвенцию положения о правах удержания, которые, по их мнению, по своему правовому характеру совершенно отличаются от морских привилегированных требований. Данная проблема будет рассмотрена при изучении статьи 6-бис. Ниже приводятся замечания в отношении статьи 6 проекта статей.

43. В статье 6 воспроизводится первая часть пункта 1 статьи 6 Конвенции 1967 года, которая была оставлена без изменений на Лиссабонской конференции. В то же время в ходе сессии ОМГЭ обсуждался вопрос о том, могут ли государства-участники предусматривать другие привилегированные требования или, более конкретно, другие морские привилегированные требования. В Конвенции 1967 года (и в лиссабонском проекте) ссылка делается просто на "привилегированные требования".

44. Некоторые делегации отмечали, что ссылка на "привилегированные требования" оставляет неясным вопрос о том, какой вид привилегированных требований могут предусматривать государства-участники, и что с целью содействия ратификации новой конвенции государствам-участникам следует предоставить возможность предусматривать также другие морские привилегированные требования. Благодаря этому, государствам, в национальном законодательстве которых предусмотрено значительно большее число морских привилегированных требований, чем в конвенции, будет проще приспособить свое внутреннее законодательство к единообразной системе, вытекающей из Конвенции.

45. В то же время другие делегации отмечали, что морские привилегированные требования, даже если они подлежат удовлетворению после залогов и ипотек, делают менее надежным положение держателей таких зарегистрированных обременений, поскольку эти требования могут следовать за судном и переходить к добросовестному покупателю.

46. Следует сделать следующие замечания:

- i) Формулировки, содержащиеся в Конвенции 1967 года, являются не совсем ясными. В частности, ссылка на "привилегированные требования" вполне может толковаться как охватывающая также морские привилегированные требования.
- ii) Непосредственная ссылка на морские привилегированные требования позволила бы распространить на национальные морские привилегированные требования некоторые положения конвенции, в частности содержащиеся в статьях 7, 8 и 11. В идеальном варианте на национальные морские привилегированные требования следовало бы также распространить положение, содержащееся в вводной части пункта 1 статьи 4. Если этот принцип будет принят, то его следовало бы непосредственно указать, включив соответствующее положение в конце первого предложения статьи 6.
- iii) Действительно, предоставление государствам-участникам права предусматривать другие морские привилегированные требования явилось бы существенным фактором, способствующим ратификации конвенции.

47. В случае принятия указанных замечаний статья 6 могла бы быть изменена следующим образом:

Каждое государство-участник может предусматривать морские привилегированные требования или другие привилегированные требования для обеспечения требований, помимо тех, о которых говорится в статье 2; однако при условии, что:

- a) такие морские привилегированные требования могут обеспечивать только требования к владельцу, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна 2/;
- b) такие морские привилегированные требования обладают особенностями, указанными в статье 7, и регулируются теми же нормами в отношении прекращения их действия, которые определены в статьях 8 и 11;
- c) такие морские привилегированные требования и другие привилегированные требования удовлетворяются после морских привилегированных требований, указанных в статье 4, и после зарегистрированных залогов, ипотек и обременений, отвечающих положениям статьи 1.

Статья 6-бис

48. Не вызывает сомнения тот факт, что права удержания по своему правовому характеру отличаются от морских привилегированных требований. Тем не менее положение о правах удержания следует включить в конвенцию с целью обеспечения защиты держателей морских привилегированных требований, указанных в статье 4, а также с целью защиты держателей зарегистрированных обременений, для того

2/ Этот текст должен быть изменен, если будет сочтена ненужной ссылка на управляющего и/или оператора.

чтобы регламентировать прекращение действия таких прав удержания и обязанность отказаться от прав владения в случае принудительной продажи. Исходя из этого, настоятельно рекомендуется сохранить в конвенции статью 6-бис.

49. В то же время, как было предложено Председателем ОМГЭ, первое предложение пункта 2 следует заменить включением нового положения в статью 11, указанного в сноске 1 на странице 10 документа JIGE(VI)8-LEG/MLM/27. Действительно, принцип, согласно которому право удержания не наносит ущерба принудительному удовлетворению морских привилегированных требований, применяется в случае принудительной продажи, и, следовательно, было бы уместнее включить его в положения, регулирующие последствия принудительной продажи. Текст, предложенный Председателем, будет рассмотрен при анализе статьи 11.

Статья 7

50. Если признается, что государства-участники могут также предусматривать морские привилегированные требования и что они должны обеспечить применение к таким привилегированным требованиям соответствующих положений конвенции, то следует исключить ссылку на статью 4, которая в существующем проекте заключена в квадратные скобки. Ссылка на изменение флага была добавлена на Лиссабонской конференции, поскольку было сочтено, что могут возникать такие ситуации, когда судно меняет флаг без перехода права собственности или изменения регистрации. Подобная ситуация наблюдается, например, в случае временного изменения флага при отфрахтовании судна на условии бербоут-чартера, когда судно, несмотря на временную регистрацию в реестре нового государства флага, остается зарегистрированным в первоначальном реестре.

Статья 8

51. Пункт 1. Формулировка этого пункта совпадает с соответствующим положением Конвенции 1967 года, за исключением добавления ссылки на возможные случаи конфискации судна, которая была внесена на Лиссабонской конференции. Так, было сочтено, что, поскольку арест, согласно определению, содержащемуся в пункте 2 статьи 1 Конвенции 1952 года, касающейся ареста морских судов, является лишь мерой обеспечения требования и не подразумевает "конфискацию судна во исполнение или выполнение судебного решения", следует также включить ссылку на конфискацию судна. Цель этого правила, которое было оставлено без изменений ОМГЭ, заключается в том, чтобы в целях защиты интересов всех других кредиторов, а также будущих покупателей ограничить минимально разумным сроком период, в течение которого морские привилегированные требования могут существовать, не будучи известными для третьих сторон.

52. По этой причине было сочтено, что приостановка исчисления установленного срока может производиться лишь в случае осуществления действия, о котором, без сомнения, станет известно третьим сторонам. Само по себе наложение ареста не было признано в качестве достаточного условия, поскольку в случае его снятия это может остаться неизвестным для держателей требований. Поэтому было высказано мнение о том, что только фактическое принудительное удовлетворение обеспечения может приводить к прекращению исчисления установленного срока. Соответственно наложение ареста, так же как и конфискация судна во исполнение судебного решения, будет удовлетворять этому условию только в том случае, если оно приводит к принудительной продаже.

53. Пункт 2. Это положение дополняет положение, содержащееся в пункте 1. Так, приостановка или прерывание исчисления установленного срока является ситуацией, о которой может быть неизвестно третьим сторонам. Единственным исключением из этого строгого правила является ситуация, когда закон не позволяет держателю привилегированного требования осуществить свое залоговое право путем ареста или конфискации судна. Было сочтено, что если бы в таком случае применялось основное правило, определенное в рассматриваемом пункте, то это противоречило бы принципам справедливости.

Статья 9

54. Это положение, оставленное без изменений, подтверждает общее правило, существующее во многих правовых системах, и не нуждается в каких-либо замечаниях.

Статья 10

55. Это первое из двух положений, регулирующих принудительную продажу судов. С учетом того, что принудительная продажа приводит к прекращению действия всех залоговых прав, возникла необходимость в обеспечении максимально возможной защиты держателей таких залогов. Поэтому было сочтено, что:

- a) продажа должна осуществляться по максимально возможной цене;
- b) средства, полученные от продажи, должны распределяться между держателями обеспеченных требований в соответствии с очередностью удовлетворения этих требований;
- c) держателям требований должны быть предоставлены все возможности для участия в принудительной продаже.

Ниже приводится анализ положений этой статьи:

56. Пункт 1. В этом пункте определяются лица, которым направляется уведомление. В статье 10 Конвенции 1967 года был приведен список таких лиц, который был оставлен без изменений на Лиссабонской конференции ММК. Однако был изменен порядок перечисления этих лиц, а также соответствующие формулировки.

- a) Если в пункте 1 c) статьи 10 Конвенции 1967 года упоминался регистратор (registrar в тексте на английском языке и conservateur в тексте на французском языке), то теперь ссылка делается на "орган, ведающий реестром". Последний термин является более общим и, следовательно, более подходящим. Так, в некоторых странах орган, ведающий реестром, не называется регистратором.
- b) Формулировка этого подпункта осталась неизменной и представляется удовлетворительной.

- с) В текст, принятый в Конвенции 1967 года, было внесено два изменения. Во-первых, слова "таким держателям... о требованиях которых был уведомлен..." были заменены словами "всем держателям... при условии, что компетентный орган... получил уведомление". Эти две формулировки являются равнозначными, и используемая в настоящее время формулировка представляется приемлемой. Второе изменение касается определения органа, куда должно направляться уведомление, как "компетентного органа, осуществляющего принудительную продажу". В Конвенции 1967 года во вступительной части пункта 1 статьи 10 используется формулировка "компетентный орган", а в подпункте b) содержится ссылка на вступительную часть и используются слова "упомянутый орган". Ссылку на орган, осуществляющий принудительную продажу, можно считать улучшением по сравнению с первоначальным текстом, однако в случае принятия указанной формулировки определение такого органа, как "компетентного", является не только излишним, но и опасным, поскольку это может подразумевать, что если уведомление направляется органу, который осуществляет принудительную продажу, но который, тем не менее, не является компетентным, то подобное уведомление может считаться недействительным. Держатели требований не должны заниматься выяснением того, является ли орган, осуществляющий принудительную продажу, компетентным или нет.

57. С другой стороны, в первом предложении используется формулировка "компетентный орган", как и в Конвенции 1967 года. Употребление двух различных формулировок, по всей видимости, является неоправданным, поскольку орган, обеспечивающий направление уведомления о продаже установленному кругу лиц, не может быть никаким иным органом, помимо органа, осуществляющего продажу.

58. Пункт 2. Если в статье 10 Конвенции 1967 года предусматривается лишь то, что за 30 дней до принудительной продажи должно направляться письменное уведомление о времени и месте такой продажи, то в проекте статей предлагается альтернативный вариант содержания уведомления (указанный в квадратных скобках), а именно предлагается, что уведомление должно включать такие сведения, которые "государство, выполняющее... процедуры, считает достаточными для защиты интересов лиц, имеющих право на уведомление". Формулировка, принятая в Конвенции 1967 года и воспроизведенная в подпункте a) этого пункта, предполагает минимальное содержание уведомления, тогда как альтернативный текст означает, что содержание уведомления определяется в соответствии с законом места судебного разбирательства. По всей видимости, в целях обеспечения защиты держателей требований в целом и держателей обеспеченных требований в частности в конвенции следует закрепить минимальное содержание уведомления. В любом случае предложенная формулировка не является удовлетворительной. Во-первых, процедуры осуществляются не "государством", а судебным органом государства; во-вторых, сведения, упомянутые в проекте, могут быть вообще не определены или могут быть не определены с точки зрения оценки их достаточности для защиты интересов лиц, имеющих право на уведомление; в-третьих, такие сведения, как правило, указаны в законе, если они вообще определяются.

59. Пункт 3. В этом пункте воспроизводится с определенными уточнениями требование, содержащееся в первом предложении статьи 10 Конвенции 1967 года, о том, что уведомление составляется в письменной форме. В то же время

добавляется новое условие, касающееся обязательного подтверждения получения. Это условие представляется уместным в целях обеспечения защиты держателей требований.

60. Пункт 4. Этот пункт, по всей видимости, не является обязательным, однако его принятие не приведет к возникновению каких-либо проблем.

Статья 11

61. Пункт 1. В текст Конвенции 1967 года были внесены два изменения: в подпункте а) в тексте на английском языке слова "in the jurisdiction" были заменены словами "in the area of the jurisdiction" (в пределах юрисдикции); и в подпункте б) ссылка на положения конвенции была заменена ссылкой на положения статей 10 и 11. Первое изменение, по всей видимости, не означает никакого улучшения текста, сохраняя смысл фразы неизменным. Что касается второго изменения, на первый взгляд может показаться, что оно ограничивает применяемые положения статьями 10 и 11, однако это не так, поскольку в пункте 2 статьи 11 предусматривается, что средства, полученные от продажи, после оплаты указанных в нем расходов распределяются в соответствии с положениями конвенции, т.е. восстанавливается общая ссылка, которая была снята в пункте 1.

62. Пункт 2. Были уточнены некоторые виды расходов, которые оплачиваются из средств, полученных от продажи, до их распределения среди держателей обеспеченных требований. Это касается расходов на содержание судна и расходов по репатриации экипажа. Такое добавление представляется уместным, поскольку действительно целесообразно, чтобы оба вида указанных расходов оплачивались до распределения вырученных средств, в противном случае могут возникнуть сомнения относительно того, следует ли относить эти расходы к "издержкам и расходам, возникающим в связи с арестом или конфискацией". Правило, определяющее распределение вырученных средств между держателями требований, было упрощено, однако это не отразилось на его ясности.

63. Пункт 3. Как отмечалось при рассмотрении статьи 6-бис, Председатель ОМГ7 предложил включить новый пункт в качестве пункта 3 вместо первого предложения пункта 2 статьи 6-бис. Смысл этого нового пункта, место которого действительно в статье 11, заключается в обеспечении того, чтобы право удержания судостроителя или лица, осуществляющего ремонт судна, не выступало препятствием для принудительной продажи при одновременном обеспечении защиты интересов судостроителя или лица, осуществляющего ремонт судна. Предлагаемое новое положение представляется удовлетворительным и можно рекомендовать его принятие.

64. Пункт 4 (ранее пункт 3). Формулировка этого пункта точно соответствует той, которая была принята ММК на Лиссабонской конференции. В то же время следует отметить, что в случае сохранения изменений, принятых в статье 10, необходимо заменить ссылку на "компетентный орган" во второй строке на слова "[компетентный] орган, осуществляющий принудительную продажу", а ссылка на "органы регистрации" в восьмой строке должна быть заменена словами "орган, ведающий реестром в государстве, в котором зарегистрировано судно".

65. Пункт 5 (ранее пункт 4). Это дополнительное условие, которое представляется оправданным.

Статья 12

66. С целью обеспечения полного единообразия важно обеспечить, чтобы ко всем случаям применялись единые правила. Не вызывает также сомнений, что конвенция может носить обязательный характер только для государств-участников, поскольку это положение после включения во внутреннее право государств-участников становится нормой международного частного права, в отношении принятия которой государства обладают полной свободой выбора.

Статья 15

67. Необходимость в этой статье, которая была разработана в ходе четвертой сессии ОМГ7, объясняется тем, что все большее число стран допускает временное приостановление права судов плавать под их флагом для судов, зарегистрированных в их реестре, в том случае, когда эти суда фрахтуются иностранными фрахтователями на условии бербоут-чартера и им разрешается плавать под флагом государства фрахтователя или, наоборот, когда иностранным судам, фрахтуемым национальными фрахтователями по бербоут-чартеру, разрешается временно плавать под флагами таких государств.

68. Было обсуждено предложение о включении дополнительного положения, характеризующего указанную ситуацию, во все соответствующие статьи проекта, однако в конце концов было решено, что гораздо целесообразнее было бы регламентировать все последствия временного изменения флага в рамках только одной статьи, с тем чтобы все другие положения полностью относились к обычной ситуации, когда суда плавают под флагом государства регистрации.

69. Эту статью, возможно, следует перенести, поместив ее после существующей статьи 12. Ниже приводится краткий анализ различных положений рассматриваемой статьи.

- a) Необходимо пояснить, к какому государству и к какому органу регистрации применяются положения конвенции в случае временного приостановления права плавать под соответствующим флагом. По всей видимости, не возникает никаких сомнений, что таким государством и таким органом регистрации должны быть государство постоянной регистрации и его соответствующий орган. В тексте орган регистрации именуется как "компетентный орган, ведающий реестром". Слово "компетентный" необходимо исключить, поскольку теперь в пункте 1 а) статьи 10 ссылка делается просто на "орган, ведающий реестром".
- b) Такой выбор применимого права также является необходимым, с тем чтобы регистрируемые обременения продолжали оставаться зарегистрированными в реестре постоянной регистрации.
- c) Высказываются сомнения относительно целесообразности использования слова "реестр" в отношении судовой книги, в которой временно регистрируется судно, поскольку это может подразумевать разрешение двойной регистрации. Такая обеспокоенность вполне понятна. Было предложено использовать вместо слова "реестр" слово "учет", однако вряд ли таким образом можно решить эту проблему. В любом случае какое бы слово ни использовалось, необходимо обеспечить употребление одного и того же термина в этом пункте (в настоящее время используется слово "реестр") и в пунктах e) и f) (используется слово "учет").

Возможно, возникшую проблему можно решить, если в предпоследней строке заменить слово "реестр" словами "специальный реестр, в котором регистрируются такие суда".

В любом случае требование о перекрестной ссылке должно быть распространено и на регистрационное свидетельство, выдаваемое государством, под флагом которого судну разрешается временно плавать, поскольку именно с этим документом чаще всего знакомятся третьи стороны.

- d) В рамках этого пункта рассматриваются две возможности, а именно:
- i) погашение всех зарегистрированных обременений или
 - ii) получение согласия держателей таких обременений.

Было высказано предложение опустить первый возможный вариант, что является правильным решением, поскольку в случае погашения обременений они исключаются из реестра.

- e) Это требование представляется уместным, необходимо лишь обеспечить, чтобы слово, используемое для обозначения "учета" (судна) или "реестра", было тем же, что и в пункте с). По причине, указанной выше в пункте а), следует исключить слово "компетентный" (орган).
- f) В отношении этого пункта следует сделать аналогичные замечания. Если в статью 11 будет включен предлагаемый новый пункт 3, то содержащаяся в рассматриваемом пункте сноска должна быть сноской на пункт 4 статьи 11. В этом пункте также должно быть исключено слово "компетентный" (орган).
