



**Ильяс Мифтахович
КУТУЗОВ,**

доцент кафедры
международного частного
права

Университета имени
О.Е. Кутафина (МГЮА),
кандидат исторических
наук, доцент

ilaskutuzov@gmail.com

125993, Россия, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 9

ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ДОГОВОРНЫМ ДЕНЕЖНЫМ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМ В МОРСКИХ ЧАСТНОПРАВОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ

Аннотация. В статье раскрываются особенности таких институтов обеспечения исполнения договорных денежных обязательств, как морской арест, морские залоги и ипотеки. Правовое своеобразие указанных обеспечительных мер объясняется спецификой содержания международных морских правоотношений и особой ролью в них морского судна. Возможность принудительной реализации морского судна стимулирует должника в денежном обязательстве к надлежащему его исполнению. Указанные обеспечительные меры создают реальную имущественную гарантию для кредитора на случай неисполнения должника. В связи с трансграничным характером международного торгового мореплавания и постоянным перемещением морских судов из одной юрисдикции в другую, национальное и международное конвенционное регулирование обеспечительных мер в международном морском праве предусматривают возможность принудительного задержания морских судов в портах и их принудительной продажи. Применимые нормы Кодекса торгового мореплавания РФ и ратифицированных Российской Федерацией международных конвенций о морских арестах, морских залогах и ипотеках составляют основу правовых позиций российских судов и арбитражей при рассмотрении вопросов обеспечения морских требований трансграничного характера. При этом важную роль играют национальные процессуальные нормы государства — места регистрации судна, места вынесения решения об аресте судна, места регистрации обеспечительных обременений, места принудительного осуществления ипотеки.

Ключевые слова: договорные морские отношения, денежные обязательства, морские требования, морской арест, морской залог судна, морская ипотека судна, бодмерея, ипотека строящегося судна, международные морские конвенции, юрисдикция судов по рассмотрению морских споров, применимое право.

DOI: 10.17803/2311-5998.2021.79.3.112-118

I. M. KUTUZOV,

Associate Professor, Department of Private International Law
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL),
Cand. Sci. (History), Associate Professor
ilaskutuzov@gmail.com
125993, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, 9

SECURITY MEASURES ON CONTRACTUAL MONETARY OBLIGATIONS IN MARITIME PRIVATE RELATIONS

Abstract. The article reveals the features of the institutions for securing contractual monetary obligations, such as seizure of the sea, maritime liens and mortgages, that have emerged in private international maritime law. The legal originality of these interim measures is explained by the specifics of the content of international maritime legal relations and the special role in them of such a property object as a sea vessel. The possibility of compulsory sale of a sea vessel stimulates the debtor in a monetary obligation to properly fulfill it and creates a real property guarantee for the creditor in the event of a debtor's malfunction in a maritime contractual relationship. Due to the transboundary nature of international merchant shipping and the constant movement of seagoing vessels from one jurisdiction to another, national and international conventional regulation of interim measures in international maritime law provides for the possibility of forcible detention of seagoing vessels in ports and their forced sale. The applicable norms of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and the international conventions on sea seizures, maritime liens and mortgages ratified by the Russian Federation form the basis of the legal positions of Russian courts and arbitration tribunals when considering issues of ensuring maritime claims of a cross-border nature. At the same time, the national procedural norms of the state play an important role — the place of registration of the vessel, the place of the decision on the arrest of the vessel, the place of registration of security encumbrances, the place of compulsory implementation of the mortgage.

Keywords: contractual maritime relations, monetary obligations, maritime claims, maritime seizure, maritime lien of a vessel, maritime mortgage of a ship, *bodmerei*, mortgage of a ship under construction, international maritime conventions, jurisdiction of courts to consider maritime disputes, applicable law.

Обязательственные отношения в международном морском частном праве, сохраняя свои гражданско-правовые характеристики, обладают рядом особенностей, обусловленных спецификой регулирования морских отношений. Исторически сложившись как международный вид деятельности, торговое мореплавание осуществляется в многоплановом правовом поле, в котором сочетаются публично-правовые и частноправовые принципы, взаимодействуют национально-правовые и международно-правовые источники.



Регулирование морских отношений длительное время складывалось под влиянием морских обычаев и в условиях открытости для различных правовых систем. В международном морском частном праве формируются уникальные правовые институты и понятия, а общеизвестные правовые категории наполняются дополнительным содержанием. Это проявляется, к примеру, в правовых подходах к обеспечению исполнения денежных обязательств в договорных морских отношениях. Необходимость такого обеспечения возникает в международной морской перевозке грузов и пассажиров, фрахтовании (тайм-чартере, бербоут-чартере), буксировке, морской ипотеке, а также при отчуждении, постройке, ремонте, спасании морских судов, их дисбурсментском, сюрвейерском и тальманском обслуживании.

Содержание денежного обязательственного отношения составляют взаимосвязанные субъективные права кредитора и юридические обязанности должника. В международном морском частном праве при фиксации денежных обязательственных отношений акцентируется внимание на субъективных правах кредитора, в результате чего формируется специфический объект правового регулирования — морские требования. Заимствованный из иностранных и международных конвенционных источников, институт морских требований закреплён в Кодексе торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ). Перечень морских требований содержится в Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г., к которой Россия присоединилась в 1999 г.¹

Имущественный характер морских требований выражаются в необходимости уплаты должником кредитору определенных денежных сумм по конкретным договорным и внедоговорным основаниям. Соответственно, обеспечение исполнения денежных обязательств в указанных отношениях целевым образом преобразуются в обеспечение морских требований. При этом функция обеспечительных мер остается прежней: они направлены на обеспечение исполнения денежного обязательства и защиту интересов кредитора при неисправности должника.

В международном морском частном праве сложились такие своеобразные виды обеспечительных мер по морским требованиям, как морской арест, морской залог, морская ипотека. Все они предусматривают защиту интересов кредитора путем реализации им такого вида правомочия, как притязание на морское судно в случае нарушения должником юридической обязанности. Являясь специальными мерами обеспечительного характера, предусмотренными национальными и международными нормами, указанные правовые конструкции служат гарантией надлежащего исполнения должником денежного обязательства.

Морское судно, как правило, являются ликвидным имуществом, доступным в период нахождения в акватории порта для принятия обеспечительных мер по установлению над ним контроля и последующему его отчуждению в интересах кредитора. Обеспечение морских требований за счет стоимости морских судов связано с трудностями применения в международных морских отношениях общих норм гражданского права о способах обеспечения исполнения обязательств.

Причиной тому служат особенности правового режима морских судов, зарегистрированных часто в иностранных юрисдикциях, трансграничный характер

¹ Федеральный закон от 6 января 1999 г. № 13-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов» // СЗ РФ. 1999. № 2. Ст. 240.

торгового мореплавания и постоянное перемещение морских судов из одной юрисдикции (национальной или международной) в другую, повышенный риск форс-мажорных обстоятельств при эксплуатации судна в морских акваториях (вплоть до серьезных повреждений и случайной гибели судна), потенциальная возможность «неморских» арестов судов, специфика морского страхования. Все это затрудняет юридическое оформление необходимых документов по обеспечению исполнения денежных обязательств и осуществление фактических действий по обращению взыскания на морское судно.

Необходимая надежность имущественного обеспечения морских требований за счет морских судов трудно достижима без дополнительных правовых условий, предусматривающих реальную возможность своевременного установления контроля над судном и воспрепятствования его уходу из зоны национальной юрисдикции. Такие условия могут носить административно-правовой характер, а сами обеспечительные меры должны предусматривать определенные принудительные действия в отношении морского судна. Необходимость таких мер привела к закреплению в международном частном морском праве института морского ареста.

Морской арест не относится к закрепленным в гражданском праве способам обеспечения исполнения обязательств. Он выступает в качестве универсальной обеспечительной меры в морских отношениях — как публично-правовых (уплата лоцманского, портового, канального и прочих сборов), так и частноправовых (договорных и внедоговорных). Возможность ареста судна в связи с морскими требованиями закреплена в правовых источниках и не требует для своей реализации предварительного согласия должника в основном обязательстве. Имущественные последствия в связи с данной обеспечительной мерой могут возникнуть только при неисправности должника и в результате реализации кредитором своих правомочий в рамках обеспечительной меры.

В отличие от гражданско-правовых способов обеспечения обязательств, морской арест как обеспечительная мера не создает акцессорного обязательственного отношения. Собственник судна или его фрахтователь не становятся после ареста судна ни гарантом, ни поручителем, ни залогодателем. Ограничения (обременения) на морское судно налагаются без договорного согласования с его собственником, владельцем или пользователем.

Морской арест отражает определенную разновидность общеправовых обеспечительных мер, нашедших свое применение в сфере морских частных отношений. В определенной степени морской арест можно отнести к мерам оперативного воздействия. Отличием морского ареста как обеспечительной меры в договорных морских отношениях от других мер административного ограничения в правах пользования имуществом является то, что право обращения к такой мере включено в правомочие кредитора и что с инициативой такого ограничения выступает не представитель публичных властей, а сторона договора.

В действующих нормативных источниках подчеркивается, что задержание судна для обеспечения морского требования осуществляется в порядке судебного производства. В зависимости от вида морского требования Конвенция 1952 г. конкретизирует права лица, имеющего морское требование, обращаться к процедуре морского ареста в отношении имущества собственника и фрахтователя судна, с которым связано морское требование. Таким имуществом могут быть указанное



судно либо другие суда, принадлежащие собственнику либо фрахтователю указанного судна. При присоединении к Конвенции 1952 г. государства вправе сделать оговорку относительно конвенционных правил о морском аресте². Судно может быть освобождено тем же судом при исполнении соответствующего морского требования либо при предоставлении должником достаточной гарантии или иного обеспечения.

При обращении к аресту судна как к обеспечительной мере важно учитывать, что по одному и тому же морскому требованию арест не налагается более одного раза. Однако, если речь идет о разных морских требованиях, то повторный арест судна допускается. Такая позиция была отражена в постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 10301/10³. Указанным судебным актом были отменены первоначальные судебные решения по заявлению банка-кредитора, имевшего морское требование по морской ипотеке к должнику, о принятии обеспечительных мер в виде ареста иностранного морского судна, ранее уже арестованного по требованию капитана судна и членов команды о взыскании заработной платы.

В результате обеспечительной меры в виде морского ареста судно в установленном порядке ограничивается в передвижении и лицо, имеющее морское требование, обращается с иском об обращении взыскания на арестованное судно в компетентный суд, который рассматривает дело по существу. Дополнительными правовыми условиями для принятия решения об аресте судна по российскому праву (КТМ РФ) является обеспеченность морского требования морским залогом на судно либо морской ипотекой или связь морского морского требования с правом собственности на судно.

Своеобразной обеспечительной мерой является морской залог на судно, которым обеспечиваются морские требования к судовладельцу. В отличие от залога как института гражданского права, морской залог не оформляется отдельным соглашением между залогодателем и залогодержателем. Залоговое обременение судна возникает как привилегированное требование к судну одновременно с морскими требованиями к владельцу судна.

Как следует из положений Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.⁴ и КТМ РФ, морской залог не распространяется на договорные денежные обязательства. Требования, обеспеченные морским залогом, носят приоритетный характер по отношению к договорным, и никакие денежные требования к судовладельцу (в том числе ипотечно-кредитные) не должны удовлетворяться ранее таких требований. Единственное исключение Конвенцией установлено для требований по возмещению расходов администрации морских портов на подъем севшего на мель или затонувшего судна.

Морской залог действует в течение года с момента возникновения и продолжает обременять судно независимо от перехода права собственности на судно, изменения его регистрации или смены флага судна (за исключением принудительной продажи судна). Такая особенность морского залога, по

² При присоединении к Конвенции 1952 г. Российская Федерация заявила о своем праве не применять указанные правила.

³ Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 10301/10 // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2011. № 3. С. 241— 262.

⁴ Россия присоединилась к данной Конвенции 17 декабря 1998 г.

словам В. Б. Липавского, «является следствием его природы, поскольку он возникает автоматически, не подлежит какой-либо регистрации, его неограниченно долгое существование порождает бы правовую неопределенность и создавало бы существенные затруднения для оборота»⁵.

Близким по содержанию к морскому залогу является право удержания судна, используемое для обеспечения денежных обязательств заказчика в договорных отношениях по постройке и ремонту судна.

Морской обеспечительной мерой, наиболее близкой к гражданско-правовым способам обеспечения исполнения денежных обязательств, является морская ипотека. Согласно КТМ РФ (ст. 374), «ипотека судна или строящегося судна устанавливается в целях обеспечения денежного обязательства договором собственника судна или строящегося судна (залогодателя) и кредитора (залогодержателя) с последующей регистрацией».

Ранней формой передачи морского судна в обеспечение исполнения денежных обязательств служила бодмерея. Такая форма морского обременения по-разному регулировалась в национальных правовых источниках, но чаще всего предполагала действия капитана судна по привлечению займов (кредитов) под залог судна для оплаты неотложных нужд во время рейса. Другой разновидностью бодмереи являлась передача судна судовладельцем в обеспечение возврата займа (кредита), существенным условием которого было распределение рисков морского торгового проекта.

Как отмечает А. В. Латынцев, «в отличие от всех других видов залога при бодмерее кредитор несет убытки, так же как и должник, в случае гибели судна, и не вправе при таких обстоятельствах требовать погашения долга»⁶. В настоящее время указанная форма морского обеспечения практически утратила свое значение, хотя в Конвенции 1952 г. бодмерея упоминается в списке обстоятельств, в связи с которыми возникают морские требования (пп «h» п. 1 ст. 1).

Конвенция 1993 г. закрепляет необходимость документального оформления и регистрации ипотеки морского судна в соответствии с законодательством государства, в котором зарегистрировано судно. При составлении Конвенции государства-участники не смогли преодолеть различия в трактовке ипотеки морских судов в различных правовых системах и прийти к единообразному определению морской ипотеки.

При составлении текста Конвенции 1993 г. был использован редкий для международных договоров (конвенций) прием — упоминание в конвенционном определении морской ипотеки двух различных терминов (*mortgages* и *hypothèques*), используемых в англо-американской и европейской континентальной правовых системах. Поэтому в названии Конвенции 1993 г. и в ее тексте залоги и ипотеки упоминаются во множественном числе.

Помимо необходимости занесения сведений о морской ипотеке в реестр государства — места регистрации судна в Конвенции 1993 г. закрепляется принцип открытости реестра и документов для публичной проверки. Все разновидности обеспечительных мер подлежат принудительному осуществлению в

⁵ Липавский В. Б. Правовое регулирование морского залога. М. : Юрист, 2006.

⁶ Латынцев А. В. Обеспечение исполнения договорных обязательств. М. : Лекс-Книга, 2002. С. 80.



государствах-участниках при соблюдении конвенционных условий. Аналогично ипотеке в гражданском праве, морская ипотека прекращается при погашении денежного долга по основному обязательству, при прекращении денежного обязательства иными, чем погашение долга, способами, а также в случае гибели судна или строящегося судна.

Важность процедуры регистрации в отношении морской ипотеки обуславливает коллизионную отсылку к праву государства, в котором зарегистрировано судно, как к праву, применимому к определению действительности зарегистрированных ипотек судна и очередности удовлетворения требований, вытекающих из денежных обязательств, обеспеченных ипотеками, между собой (п. 1 ст. 425 КТМ РФ).

Среди других коллизионных привязок к применимому праву в отношении трансграничной морской ипотеки следует отметить: закон государства, в котором судно принято к постройке или строится — применительно к действительности зарегистрированных ипотек строящегося судна и определению очередности удовлетворения требований, обеспеченных такими ипотеками, между собой; закон государства, в котором осуществляется принудительная продажа — применительно ко всем вопросам, касающимся принудительной продажи судна или строящегося судна.

Таким образом, обеспечение исполнения денежных обязательств в специфических трансграничных морских договорных отношениях регулируется комплексом материальных, коллизионных и процессуальных норм международного морского частного права, закрепленных в национальных нормах российского и иностранного морского права, в нормах и принципах универсальных международных конвенций по вопросам морских арестов, морских залогов и ипотек.

Актуальной задачей правоприменения в данной сфере является дальнейшая гармонизация правовых подходов к обеспечению денежных обязательств (морских требований), сложившихся в международном морском частном праве, и национальных гражданско-правовых и процессуальных позиций в сфере обеспечения исполнения договорных обязательств.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Алексеев С. С.* Общая теория права : учебник. — М. : ТК Велби, Проспект, 2008. — 576 с.
2. *Гонгало Б. М.* Учение об обеспечении обязательств. — М. : Статут, 2002. — 222 с.
3. *Гречуха В. Н.* Морское право : учебник для магистратуры. — М. : Прометей, 2019. — 226 с.
4. *Джавадова А. С.* Международно-правовые проблемы ареста и задержания морских судов // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. — 2018. — № 2 (66). — С. 83—86.
5. *Латынцев А. В.* Обеспечение исполнения договорных обязательств. — М. : Лекс-Книга, 2002. — 285 с.
6. *Липавский В. Б.* Правовое регулирование морского залога. — М. : Юрист, 2006.
7. *Шашорин А. А.* Ипотека морских судов и морской залог // Закон. — 2006. — № 12. — С. 46—54.