- МЕЖДУНАРОДНОЕ ПУБЛИЧНОЕ ПРАВО -

Дата поступления рукописи в редакцию: 29.05.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 13.07.2026 г.
DOI: 10.24412/2782-3830-2026-7-84-87

ТРОЯН Василий Иванович,
Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), студент,
e-mail: vacatroyn@mail.ru

ПЕКИНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ УНИФИКАЦИИ ЧАСТНОГО ПРАВА: СООТНОШЕНИЕ С БРЮССЕЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИЕЙ 1967 ГОДА

Аннотация. *В статье рассматривается Конвенция Организации Объединенных Наций о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения (далее - Пекинская конвенция). Анализируется причины ее составления, преимущества и недостатки соотношение с Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского закладного права. В статье также рассматриваются возможные трудности имплементации Пекинской конвенции в действующее законодательство РФ.*

Ключевые слова: *Конвенция Организации Объединенных Наций о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения, Пекинская конвенция, морское право, морской залог, морская ипотека, сертификат о продаже на основании судебного решения.*

TROYAN Vasily Ivanovich,
student O.E. Kutafin Moscow State Law University (MGUA); student

THE BEIJING CONVENTION AS AN INSTRUMENT FOR THE UNIFICATION OF THE PRIVATE LAW: RELATIONSHIP WITH THE BRUSSELS CONVENTION OF 1967

Annotation. *The article discusses the United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sale of Vessels (hereinafter referred to as the Beijing Convention). It analyzes the reasons for its drafting, as well as the advantages and disadvantages in relation to the International Convention on the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Mortgages and Maritime Liens. The article also examines the potential challenges of implementing the Beijing Convention into the current legislation of the Russian Federation.*

Key words: *United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sale of Vessels, Beijing Convention, maritime law, maritime liens, maritime mortgage, certificate of sale based on a judicial decision.*

Унификация норм морского права имеет большое значение для развития торгового мореплавания. Гражданский оборот предполагает определенность и бесспорность принадлежности имущества тому или иному лицу. Данные о собственнике судна подлежат обязательному включению в один из государственных реестров судов вместе с регистрацией судна (ст. 33 КТМ РФ), что является простым и обоснованным требованием.

Однако экономическая логика усложняет установленный порядок, стоимость современного торгового танкера VLCC [6] может превышать 100 миллионов долларов США, а поэтому финансирование такого дорогостоящего проекта в одиночку практически невозможно. Одним из выходов в данной ситуации является применения специальных договорных конструкций, например, морской ипотеки. В таком случае право собственности на судно будет иметь обременения (ограничения). Указанные обременения (ограничения), как и иные вещные права также подлежат регистрации в Государственном судовом реестре (п. 2 ст. 33 КТМ РФ). При неисполнении или ненад-

лежащем исполнении должником обеспеченного ипотекой обязательства обремененное ипотекой судно может быть продано на основании решения суда по месту нахождения арестованного судна. На практике возникает необходимость выработать определенные механизмы защиты покупателя судна, причем определить данные механизмы в законодательстве одного государства недостаточно, новый покупатель судна должен быть уверен в том, что его новый титул будет признан в других юрисдикциях.

Проблема не является новой, и Комиссией Организации Объединённых Наций по торговому праву (UNCITRAL) неоднократно предпринимались попытки систематизировать и унифицировать наиболее успешные практики государств в этой области. Так были приняты следующие Конвенции: «Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского закладного права» [3] (заключена в г. Брюсселе 27.05.1967) (далее – Брюссельская конвенция); «Международная конвенция о морских залогах и ипотеках» [4] (заключена в Женеве 06.05.1993) (далее – Женевская конвенция); «Конвенция Организации Объединенных Наций о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения» [5] (Пекин, 07.12.2022 год) (далее – Пекинская конвенция).

Брюссельская конвенция ставила целью создать единообразное понимание и применение правил морского залога и морской ипотеки. Так, впервые были разработаны и закреплены критерии действительности морского залога и ипотеки, согласно ст. 1 Брюссельской конвенции информация о них в обязательном порядке должна содержаться в государственном реестре и реестр должен быть открыт для ознакомления всем желающим. Были конкретизированы требования, которые обеспечиваются морским залогом (морскими привилегиями), а именно:

1. заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану и другим членам команды судна;
2. портовые сборы, сборы за пользование каналами;
3. требование против судовладельца по поводу потери жизни или личного вреда, происшедших на суше или на воде в непосредственной связи с эксплуатацией судна;
4. требования против судовладельца, которые основаны на деликте.

Помимо указанного в документе также установлены общие правила передачи права собственности на судно и обязанность уведомления всех лиц, обладающих морским залогом и ипотекой на судно. Многие из вышеуказанных правил нашли свое закрепление в КТМ РФ, в частности в Главе XXII.

Женевская конвенция, в свою очередь, логично дополняет и развивает положения предыдущего международного договора, в частности, конкретизирует положения о требованиях, обеспеченных морским залогом: появляются нормы относительно уступки и суброгации (ст. 10), нормы относительно очередности удовлетворения морских залогов (ст. 5).

Однако главной особенностью является попытка унификации процедурных моментов признания принудительной продажи судна в других государствах. Так, закрепляется следующие: «если судно, зарегистрированное в Государстве-участнике, стало объектом принудительной продажи в каком-либо Государстве-участнике, то компетентный орган по просьбе покупателя выдает документ, удостоверяющий, что судно продано без каких-либо зарегистрированных ипотек или обременений» (п. 5 ст. 12).

Абстрактное указание на «документ» создавало известные проблемы в практике, так не было закреплена обязанность остальных государств признавать этот документ, ввиду отсутствия нормы процедуры признания. Исходя из этого можно сделать вывод, что у государств-участников сформировалась определенность относительно материально-правовой сущности морского залога и ипотеки, однако процессуальный аспект признания принудительной продажи судна другими государствами оставался нерешенным.

Указанные проблемы были затронуты на пятидесятой сессии Комиссии UNCITRAL [2] (Вена, 3–21 июля 2017 года) и одним из предложенных вариантов решения был вариант разработки новой конвенции наподобие Конвенции о при знании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (1958 год). Работа над проектом новой конвенции затягивалась, авторами было принято решение собрать больше материала по данной теме и определить актуальность рассматриваемой проблемы. Среди прочего, был приведен следующий случай из судебной практики [7], произошедший в 2016 году.

Судно MV Bright Star было продано по решению ямайского суда. Судно было обременено морской ипотекой, поэтому суд в процессе продажи зарезервировал 3 000 000 долларов США для удовлетворения требований ипотечного кредитора, которым выступал резидент Мальты.

Решение суда не устроило последнего и, в обход всех процессуальных норм Ямайки, он, дождавшись, когда судно территориально будет располагаться в мальтийском порту, подал иск в мальтийский суд. Суд постановил, что корабль не был продан свободным от обременений в Ямайке и что интересы ипотечного кредитора не были должным образом защищены. Это решение

позволило произвести ипотечному кредитору продажу судна ещё раз, но уже по мальтийском законодательству.

Проблемы с определением правил подсудности по подобным делам возникали также и в отечественной судебной практике [8]. ООО «Морской стандарт» обратилось в арбитражный суд. Решением Морской арбитражной комиссии другой страны от 2014 года с компании владельца судна (резидент республики Белиз) в пользу общества взыскано 91 850,97 долларов США. Причем долговые обязательства возникли на определенное судно. Позднее владельцем судна стала другая компания (резидент Британских Виргинских Островов), которая сдала во фрахт указанное судно компании ООО «М-СЕРВИС» (резидент РФ).

ООО «Морской стандарт» в заявлении указывало, что согласно Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года (далее - Конвенция 1993 года) морской залог продолжает обременять судно независимо от перехода права собственности на судно, изменения его регистрации и смены флага судна. Поэтому настаивало на аресте судна. Однако Арбитражный суд Краснодарского края с доводами не согласился, указав, что подсудность по таким делам определяется местом нахождения должника, то есть необходимо обращаться в суд другой страны.

Указанные проблемы и призвана решить Пекинская конвенция. Так, согласно ст. 5 Пекинской конвенции вводится единый, обязательный для всех стран-участниц Конвенции документ – «сертификат о продаже на основании судебного решения». В статье также указываются все необходимые реквизиты и данные сертификата, а в приложении устанавливается его форма. Сертификат также может быть выдан в электронной форме, для этого государству необходимо создать специальный электронный реестр.

Страны-участницы обязаны принимать такой сертификат без дополнительных бюрократических процедур признания. Конвенцией также устанавливается общий для всех государств порядок внесения изменений в государственный реестр судов в случаи продажи судна на основании судебного решения. Ст. 9 Пекинской конвенции устанавливает, что суды государства продажи на основании судебного решения обладают исключительной юрисдикцией для рассмотрения любых требований или ходатайств о расторжении договора купли-продажи судна на основании судебного решения, они также обладают исключительной юрисдикцией в вопросах выданного сертификата.

Хотя сама процедура продажи на основании судебного решения проводится согласно законодательству государства, в котором осуществляется продажа, однако для защиты интересов всех кредиторов и залогодержателей Пекинская конвенция обязывает проинформировать самый широкий круг лиц о предстоящей продажи судна. Так, ст. 4 предписывает уведомить регистр судов, в котором зарегистрировано судно, всем держателям любой ипотеки, залога и любого зарегистрированного обременения, владельцу судна, если судну предоставлена регистрация бербоут-чартера, то лицу, зарегистрированному в качестве фрахтователя судна по бербоут-чартеру и в регистр бербоут-чартеров. Уведомление о продаже на основании судебного решения также публикуется в СМИ в государстве продажи на основании судебного решения и передается Международной морской организации (ИМО). Планируется, что ИМО будет размещать указанную информацию в Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве (Global Integrated Shipping Information System (GISIS)) [1]. При этом в государстве-участнике Конвенции могут быть установлены дополнительные способы размещения информации о продаже судна.

Вызывает интерес и сфера применения настоящий конвенции. Согласно ст. 3 конвенция будет применяться если соблюдены следующие два условия: a) продажа на основании судебного решения проводится в государстве участнике; и b) судно физически находится в пределах территории государства продажи на основании судебного решения в момент такой продажи. При этом согласно определению понятий, которое приводится в начале конвенции под судном понимается любое судно или другое транспортное средство, которое зарегистрировано в регистре, открытом для публичного ознакомления, и может стать предметом ареста или другой аналогичной меры, которая может привести к продаже на основании судебного решения. В отличии от других конвенций по морскому праву, в настоящей Конвенции не проводится различия между «морскими судами» и «судами внутреннего плавания». В совокупности эти положения означают, что применять положения Пекинской конвенции возможно и к некоторым судам внутреннего плавания.

Несмотря на рассмотренные преимущества Пекинской конвенции, случи ее имплементации в действующее законодательство РФ могут возникнуть трудности. Как уже было отмечено ранее, Конвенция устанавливает, что суды государства продажи на основании судебного решения обладают исключительной юрисдикцией по любым требованиям об оспаривании сертификата или самой продаже. Однако такое закрепление противоречит действующим нормам о банкротстве.

Так, согласно ст. 9.1 ФЗ от 26.10.2002 N 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» Правительство РФ при определённых обстоятельствах может ввести мораторий на возбуждение дел на банкротство. В период действия указанного моратория в том числе не допускается обращение взыскания на заложенное имущество, в том числе во внесудебном порядке и приостанавливается исполнительное производство.

Помимо норм о банкротстве некоторые положения Конвенции противоречили бы положениям АПК. Так ст. 245.1 АПК РФ предусматривает возможность заинтересованного лица в течение одного месяца после того, как ему стало известно о решении иностранного суда или об иностранном арбитражном решении, может заявить возражения относительно признания этого решения в арбитражный суд РФ, что противоречит положениям Конвенции требующим признавать сертификат в другой стране без дополнительных бюрократических процедур.

Также необходимо учитывать положения статей 248.1 и 248.2 АПК РФ, которые устанавливают исключительную компетенцию арбитражных судов в Российской Федерации по спорам с участием лиц, в отношении которых введены меры ограничительного характера. Данные нормы особенно актуальны в настоящий момент, когда почти все российские компании, которые занимаются морской торговлей включены в санкционные списки США и ЕС.

Таким образом, можно говорить, что Пекинская конвенция о продаже судов на основании судебного решения является прогрессивным механизмом регулирования сложных вопросов международного морского права, унифицируя и систематизируя нормы относительно процедуры признания решения иностранных судов о продаже судна. Однако в случае присоединения к настоящей Конвенции Российской Федерации, может возникнуть определённая коллизия между положениями Конвенции и действующим законодательством Российской Федерации.

Список литературы:

[1] Shao Y, Piñeiro LC, Mejia MQ. A NEWCOMER TO MARITIME LAW: THE BEIJING CONVENTION ON THE INTERNATIONAL EFFECTS OF JUDICIAL SALES OF SHIPS. International and Comparative Law Quarterly. 2024;73(3):793-810.

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

[3] Электронный ресурс Консультант плюс: https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=15615&ysclid=mm7v7exqda456001786#KNAxcCVaEFuwuiEw (Дата обращения 26.04.2026 год)

[4] Электронный ресурс Официальный сайт ООН, депозитарий документов https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/maritime_liens.pdf (Дата обращения 26.04.2026 год)

[5] Электронный ресурс Официальный сайт ООН, депозитарий документов https://uncitral.un.org/ru/judicialsaleofships (Дата обращения 26.04.2026 год)

[6] Электронный ресурс МедиаПалуба СМИ: https://paluba.media/news/51779 (Дата обращения 26.04.2026 год)

[7] (Ann Fenech Nominee v Jebmed Srl (The Bright Star) [2023] App Civ 846/18/2)

[8] Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 18.11.2015 N Ф08-7079/2015 по делу N А32-2858/2015

References:

[1] Shao Y, Piñeiro LC, Mejia MQ. A NEWCOMER TO MARITIME LAW: THE BEIJING CONVENTION ON THE INTERNATIONAL EFFECTS OF JUDICIAL SALES OF SHIPS. International and Comparative Law Quarterly. 2024;73(3):793-810.

[2] Official Records of the General Assembly, Seventy-second Session, Supplement No. 17 (A/72/17), paras. 456-465.

[3] E-resource Consultant plus: https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=-doc&base=INT&n=15615&ysclid=mm7v7ex-qda456001786#KNAxcCVaEFuwuiEw (Accessed 26.04.2026 year)

[4] Electronic resource Official website of the United Nations, depository of https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/maritime_liens.pdf documents (Date of circulation 26.04.2026 year)

[5] Electronic resource Official website of the United Nations, depository of https://uncitral.un.org/ru/judicialsaleofships documents (Date of circulation 26.04.2026 year)

[6] Electronic resource MediaMedia deck: https://paluba.media/news/51779 (Accessed 26.04.2026 year)

[7] (Ann Fenech Nominee v Jebmed Srl (The Bright Star) [2023] App Civ 846/18/2)

[8] Decision of the Arbitration Court of the North Caucasus District of 18.11.2015 N F08-7079/2015 in case N A32-2858/2015