

# Ипотека морских судов по праву Республики Корея

С. А. Зарубенко

**Для цитирования:** Зарубенко С. А. Ипотека морских судов по праву Республики Корея // Правоведение. 2022. Т. 66, № 3. С. 328–346. <https://doi.org/10.21638/spbu25.2022.307>

В статье рассматривается практическая и научная значимость изучения частного права Республики Корея, в том числе для целей развития российского законодательства и правоприменения. Автор исследует регулирование таких вопросов торгового мореплавания в праве Республики Корея, как статус морского судна, осуществление сделок с морскими судами, ипотека судов и строящихся судов, морской залог, очередность удовлетворения требований при принудительной реализации ипотеки, порядок обращения взыскания на судно, в отношении которого установлена ипотека. В ряде случаев автор приводит примеры из права Российской Федерации в качестве комментария или иллюстрации к существующим различиям. Так, например, и в Республике Корея, и в Российской Федерации среди морских судов выделяют те, которые в силу относительно большого размера и, как следствие, высокой стоимости, подлежат особому регулированию как недвижимые вещи, и те, которые в силу относительно небольшого размера и, как следствие, невысокой стоимости являются традиционными движимыми вещами. В соответствии с действующим законодательством в Российской Федерации первая категория судов признается недвижимостью в силу закона, в то время как в Республике Корея эта категория судов относится к движимым вещам, регулирование которых имеет особенности, свойственные недвижимым вещам. Однако анализ регулирования морских судов на практике демонстрирует, что в Российской Федерации к морским судам применяются не все положения о недвижимых вещах, а только часть. Из этого следует, что фактически в Российской Федерации применяется тот же подход, что и в Республике Корея. Закрепление этого подхода в законодательстве Российской Федерации в настоящий момент предложено в рамках проведения реформы вещного права. В статье выявлены и иные случаи, когда в Республике Корея и в Российской Федерации регулирование, предусмотренное законодательством, отличается, в то время как его практическое применение совпадает. Автор приходит к выводу о том, что такие случаи иллюстрируют наличие схожих практических потребностей участников деятельности, связанной с торговым мореплаванием, а также анализирует законодательное регулирование исследуемых вопросов, судебной практики и позиций, выраженных в доктрине.

*Ключевые слова:* морское судно, торговое мореплавание, движимые вещи, недвижимые вещи, самоходность, ипотека судна, строящееся судно, морской залог, принудительное осуществление ипотеки судна, очередность удовлетворения требований.

## Введение

Изучение права зарубежных государств, безусловно, представляет большой интерес, поскольку обеспечивает понимание существа различных правовых институтов, позволяет понять правовое регулирование, учитывая условия его исторического становления, предоставляет возможность сравнить подходы к определенным институтам. Важным стимулом для изучения иностранного права и проведения сравнительного анализа является наличие практической значимости. Такую практическую значимость в первую очередь обуславливает участие

---

*Зарубенко Софья Александровна* — соискатель, МГИМО МИД России, Российская Федерация, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76; ведущий юрисконсульт, ООО «СКФ Арктика», Российская Федерация, 191186, Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 3, лит. А; [s.a.zarubenko@gmail.com](mailto:s.a.zarubenko@gmail.com)

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2022

субъектов во внешнеэкономической деятельности, к которой относится в том числе и торговое мореплавание. В настоящий момент Российская Федерация активно реализует государственную политику, нацеленную на развитие торгового мореплавания, в частности судостроения, разведки и добычи энергоресурсов, океанографических исследований, освоения Северного морского пути<sup>1</sup>. В этой связи изучение опыта других государств, которые преуспели в достижении аналогичных целей, представляет большой практический интерес.

Рассмотрим одного из крупнейших участников деятельности, относящейся к торговому мореплаванию на мировом уровне, — Республику Корею (Южная Корея, Корея). Так, Республика Корея является одним из ведущих лидеров на мировом рынке судостроения. По данным аналитического агентства Clarkson Research, по итогам третьего квартала 2020 г. на долю Южной Кореи пришлось порядка 45 % всего мирового судостроения<sup>2</sup>. В силу того, что судно является дорогостоящим объектом, его покупка или строительство, как правило, требуют привлечения судовладельцем заемных денежных средств, что, в свою очередь, влечет за собой необходимость предоставления им обеспечения исполнения денежного обязательства. Основным способом обеспечения исполнения обязательств судовладельцем по возврату денежных средств, полученных на покупку или строительство судна, является морская ипотека. Представляется, что положения частного права Южной Кореи, регулирующие морскую ипотеку, имеют большую практическую значимость для целей восприятия успешного иностранного опыта, а также представляют научный интерес, в том числе в силу малоизученности в России права Республики Корея.

## **1. Правовое регулирование отношений, возникающих из торгового мореплавания, в Республике Корея**

Правовая система Республики Корея основана на континентальном праве, в частности на праве Германии. Однако поскольку многие корейские юристы получали образование в США, правовая система Кореи все больше воспринимает идеи из стран общего права<sup>3</sup>. Частному праву Южной Кореи свойствен дуализм: в нем присутствует гражданское и торговое право, которое включает морское право. Так, вопросы морского права в Южной Корее регулируются положениями части V Коммерческого кодекса (Part V, Marine commerce, Commercial Act)<sup>4</sup>. В случае, когда вопрос не урегулирован нормами торгового права в Коммерческом кодексе, применению подлежат Гражданский кодекс (Civil Act). Также вопросы торгового мореплавания содержатся в ряде иных законов, таких как Закон о судах (Ship Act), Закон о регистрации судов (Ship Registry Act), Закон о регистрации недвижимого имущества (Registration of Real Estate Act), Закон об ипотеке автомобилей и от-

---

<sup>1</sup> О стремлении Российской Федерации к достижению соответствующих целей свидетельствует принятие следующих актов: Распоряжение Правительства РФ от 30.08.2019 № 1930-р «О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года», Распоряжение Правительства РФ от 22.06.2015 № 1143-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы “Мировой океан” на 2016–2031 годы», Распоряжение Правительства РФ от 28.10.2019 № 2553-р «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года».

<sup>2</sup> Korean Shipbuilders Rank First in Order Intake for Third Straight Month. [Электронный ресурс]: Hellenic Shipping News Worldwide Online Daily Newspaper on Hellenic and International Shipping, October 10, 2020. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/korean-shipbuilders-rank-first-in-order-intake-for-third-straight-month/> (дата обращения: 26.12.2020).

<sup>3</sup> Арбитраж в Азии / под ред. А. Грищенко, Т. Полевщикова. М.: Адвокатское бюро КИАП, 2020. С. 97.

<sup>4</sup> Kim I. H. Transport law in South Korea. Netherlands: Wolters Kluwer, 2017. P. 29.

дельных видов движимого имущества (Act on Mortgage on Motor Vehicles and Other Specific Movables)<sup>5</sup>. Вопросы юрисдикции и применимого права разрешаются на основании Закона о международном частном праве (International Private law Act)<sup>6</sup>.

В Российской Федерации, напротив, существует монизм частного права: общегражданские нормы и нормы, регулирующие отношения с участием профессиональных участников рынка, едины<sup>7</sup>. Общие вопросы торгового права, в том числе имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, урегулированы нормами Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), более подробное регулирование осуществляется посредством специальных нормативных актов. Вопросам торгового мореплавания посвящен отдельный закон — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), а также издаваемые в соответствии с ним другие федеральные законы и иные правовые акты Российской Федерации (например, Приказ Министерства транспорта РФ от 19 мая 2017 № 191 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов» (далее — Правила регистрации, утвержденные Приказом Министерства транспорта РФ № 191)).

## 2. Статус морского судна по праву Республики Корея

Понятие судна, как и любого другого технического сооружения, может быть рассмотрено как с общих позиций гражданского права, так и с позиций специального регулирования. Нормы гражданского права позволяют определить место того или иного объекта в системе классификации объектов гражданских прав и определить применимый к нему правовой режим<sup>8</sup>. Применительно к морским судам особое значение имеет их отнесение к движимым или недвижимым вещам. В зависимости от того, относится судно к движимым или недвижимым вещам, определяется применимый к нему правовой режим. Правовые режимы движимых и недвижимых вещей различаются в регулировании многих аспектов, например государственной регистрации прав на вещь, их ограничений (обременений), государственной регистрации сделок, влекущих возникновение, изменение или прекращение прав на имущество, момента возникновения прав на вещь, их ограничений (обременений), судьбы бесхозяйных вещей и вещей, от которых соб-

<sup>5</sup> Ibid. P.30.

<sup>6</sup> Правовые акты Республики Корея доступны на сайте Научно-исследовательского института законодательства Республики Корея. [Электронный ресурс]: Korea Legislation Research Institute. URL: <https://www.klri.re.kr/eng.do> (дата обращения: 27.12.2020). См., напр.: Ship Act (Republic of Korea). [Электронный ресурс]: Korea Law Translation Center. URL: [https://elaw.klri.re.kr/kor\\_service/lawView.do?lang=ENG&hseq=51173&joseq=J00026000](https://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?lang=ENG&hseq=51173&joseq=J00026000) (дата обращения: 27.12.2020).

<sup>7</sup> Комиссарова Е. Г., Кузнецова О. А. К вопросу о внутреннем строении современного частного права // Вестник Пермского ун-та. Юридические науки. 2018. Вып. 4 (42). С. 653–656.

<sup>8</sup> Так, например, в Постановлении по делу № 4777/08 от 17 января 2012 г. Высший Арбитражный Суд РФ на основании общих положений ГК РФ определил правовой статус такого технического сооружения, как оросительной системы, как составной части земельного участка, а не как отдельной недвижимой вещи, поскольку, несмотря на то что она представляет собой сооружение, перемещение которого без несоразмерного ущерба назначению невозможно, она находится внутри границ земельного участка и служит для того, чтобы собственник земельного участка мог его хозяйственно эксплуатировать (см.: Бевзенко Р. С. Лекция 1 «Основные начала российского права недвижимости». 1 часть: Комментарий к статье 130 ГК РФ и практике ее применения». [Электронный ресурс]: URL: <https://m-lawbooks.ru/index.php/my-account/courses/lect-12252-9663/> (ограниченный доступ) (дата обращения: 19.02.2021)).

ственник отказался, приобретательной давности, залога<sup>9</sup>. В большинстве право-порядков, в том числе в Англии<sup>10</sup>, Греции<sup>11</sup>, Норвегии<sup>12</sup>, морские суда относятся к движимым вещам.

Регулирование правового режима морских судов имеет определенные особенности, обусловленные рядом факторов: во-первых, морские суда являются высокотехнологичными сооружениями, и контроль со стороны государства обусловлен в том числе целями безопасности; во-вторых, они обладают высокой стоимостью, вследствие чего необходим повышенный контроль над оборотом таких объектов; в-третьих, такие суда относятся к источникам повышенной опасности, и в связи с этим имеется необходимость обеспечить возможность установления, кто является судовладельцем (например, в случае загрязнения морской среды); в-четвертых, водные суда под флагом государства рассматриваются в качестве территории государств для целей осуществления юрисдикции (за рядом исключений, вытекающих из Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.)<sup>13</sup>. Специальное регулирование, в свою очередь, учитывает технические характеристики судов для их деления на виды, соблюдения требований по обязательной классификации и освидетельствованию судов, предусматривает предоставление судам права плавания под государственным флагом государства, национальности, обеспечивает безопасность мореплавания.

В Корее понятие «судно» раскрыто в Законе о судах (Ship Act). Так, в ст. 1–2 данного Закона указано, что под судном понимаются суда, которые используются или могут быть использованы для плавания по воде или под водой и подпадают под следующую классификацию: 1) паровое судно — судно, приводимое в движение двигателем (включая любое судно, имеющее двигатель, прикрепленный к внешней стороне корпуса, который может быть отделен от него, и любое судно, использующее и двигатель, и паруса, которое в основном использует двигатель, и экраноплан (судно, которое использует эффект экрана для полета над поверхностью воды)); 2) парусное судно — судно, приводимое в движение при помощи парусов (включая любое судно, использующее и двигатель, и паруса, которое в основном использует паруса); 3) баржа — несамоходное судно, которое необходимо буксировать или тянуть с помощью другого судна. Паровые и парусные суда с валовым регистровым тоннажем менее 20 т и баржи с валовым регистровым тоннажем менее 100 т являются маломерными судами.

В Коммерческом кодексе содержится определение судна, которое позволяет определить, какие суда подпадают под сферу применения правил, установленных этим Кодексом. Так, в соответствии со ст. 740 Коммерческого кодекса понятие «судно» означает судно, используемое в морском судоходстве в целях участия в торговом мореплавании или в иной деятельности, приносящей прибыль. Для того чтобы объект являлся судном в соответствии со ст. 740 Коммерческого кодекса, он должен удовлетворять двум требованиям: во-первых, являться морским

<sup>9</sup> Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть первая (постатейный): учебно-практический комментарий / под ред. А. П. Сергеева. М.: Проспект, 2018. С. 433.

<sup>10</sup> *Bowtle G., McGuinness K.* The Law of Ship Mortgages. Great Britain: Informa Professional, 2001. P. 5–6.

<sup>11</sup> *Karatzas T. B., Ready N. P.* The Greek Code of Private Maritime Law. The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 1982. P. 4.

<sup>12</sup> *Eriksen C. S., Foyen S.* Enforcement of ship mortgages — Norway // Shipping Finance Annual. 2003/2004 / ed. Michaela Crisell. P. 104.

<sup>13</sup> *Бевзенко Р. С.* Лекция 1 «Основные начала российского права недвижимости...»; *Гурин Д. В.* Уголовно-правовые юрисдикционные конфликты: теоретическая модель, типы, пути разрешения // Международное уголовное право и международная юстиция. 2020. № 5. С. 27–32.

судном (в противопоставление судну внутреннего плавания)<sup>14</sup> и, во-вторых, быть задействованным в торговом мореплавании, служить цели извлечения прибыли. Тот факт, что в конкретный момент судно использовалось для плавания во внутренних водах, не лишает его статуса морского судна. Но в случае, если судно было предназначено только для плавания во внутренних водах и используется соответственно, то положения Коммерческого кодекса к нему не применяются. Применению подлежат общие положения Гражданского кодекса и Коммерческого кодекса (кроме части V)<sup>15</sup>. Те суда, которые задействованы в деятельности по добыче полезных ископаемых или используются только для перевозки грузов самого судовладельца, считаются задействованными в торговом мореплавании, поскольку их деятельность очень близка к преследованию коммерческой цели, даже несмотря на тот факт, что она осуществляется не ради вознаграждения. Положения части V Коммерческого кодекса по вопросам морского права применяются *mutatis mutandis* к морским судам, не задействованным в торговом мореплавании, если только они не принадлежат государственным органам<sup>16</sup>. В свою очередь маломерные суда и суда, приводимые в движение главным образом при помощи весел или багра, прямо исключены из регулирования части V Коммерческого кодекса (п. 2 ст. 741)<sup>17</sup>. Таким образом, под сферу применения Коммерческого кодекса попадает почти любое морское судно. Это имеет важное практическое последствие, потому что положения о торговом мореплавании, в том числе об ограничении ответственности, применимы к большей части морских судов, и даже владелец небольшого буксира имеет право рассчитывать на их применение<sup>18</sup>.

В силу отсутствия более точного понятия судна применяется подход, в соответствии с которым понятию судна должно придаваться его обычное значение. Как правило, в него включают критерий самоходности. Таким образом, передвижные установки, и тем более неподвижные конструкции, не обладающие самоходностью, скорее всего, не будут признаны судном. Аналогичным образом долгое время считалось, что баржи, используемые только для перевозки товаров, не подпадают под значение судна. Ранее Верховный суд Республики Корея неоднократно выносил решения о том, что несамоходная баржа не подлежит регистрации, независимо от ее размера, поскольку не обладает самоходностью, как требуется в соответствии с Законом о регистрации судов. Из этого следует вывод о том, что баржи не подпадали под понятие судна в соответствии со ст. 740 Коммерческого кодекса. Однако большинство ученых не были согласны с таким подходом и придерживались позиции, что такие баржи должны считаться судами согласно Коммерческому кодексу<sup>19</sup>. Как было указано выше, данная позиция нашла законодательное закрепление, и Закон о судах расширил сферу применения положений Коммерческого кодекса о судне на баржи (ст. 1–2)<sup>20</sup>.

Близкий к праву Южной Кореи подход о том, что судно должно обладать самоходностью, существует в праве Греции. Так, в ст. 1 Кодекса частного морского права (the Greek Code of Private Maritime Law)<sup>21</sup> дано следующее понятие судна:

<sup>14</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. Seoul: Korean University Press, 1999. P. 17–19.

<sup>15</sup> В Российской Федерации суда и плавучие объекты, предназначенные для использования в целях судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, регулируются специальным актом — Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

<sup>16</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 18.

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Kim I. H. Transport law in South Korea. P. 44.

<sup>19</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 18–19.

<sup>20</sup> Kim I. H. Transport law in South Korea. P. 44.

<sup>21</sup> Karatzas T. B., Ready N. P. The Greek Code of Private Maritime Law. P. 4.

«...любое судно с регистровым тоннажем не менее 10 тонн, предназначенное для плавания в море при помощи собственных средств приведения в движение».

В Российской Федерации существует несколько иной подход к определению судна. Единое определение морского судна содержится в КТМ РФ. Так, в соответствии со ст. 7 КТМ РФ под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. Как и в Корее, в Российской Федерации цели торгового мореплавания толкуются широко: в ст. 2 КТМ РФ содержится открытый перечень видов деятельности, которые входят в понятие торгового мореплавания. Отличия в подходах к понятию судна в Российской Федерации от Республики Корея состоят, во-первых, в том, что в Российской Федерации назван критерий плавучести, который является определяющим<sup>22</sup>, во-вторых, тот факт, что в Российской Федерации судно может быть как самоходным, так и несамоходным объектом.

Верховный суд Республики Корея рассматривал вопрос о статусе судна в деле о начислении налоговым органом судостроительной организации налога на приобретение плавучего дока в деле 2014.6.26. Docket No. 2014du3945. Суд пришел к выводу о том, что плавучий док подпадал под понятие судна, поскольку он был зарегистрирован в Реестре регистрации судов в таком качестве и был несколько раз перемещен из дока в море при помощи буксира<sup>23</sup>.

Интерес представляет факт, что российские суды рассматривали схожий спор о статусе судна в деле № А40-1715/15 о начислении транспортного налога на морскую ледостойкую стационарную платформу, которая была зарегистрирована в государственном судовом реестре. В результате рассмотрения дела суды пришли к выводу о том, что, несмотря на наличие государственной регистрации, платформа не имеет признаков судна, а является сложным производственным объектом, включающим в себя нефтегазопромысловое сооружение и жилое сооружение, конструктивно скрепленные на постоянной основе на морском дне, соединенные между собой переходным мостом, и в соответствии с абз. 1 п. 1 ст. 130 ГК РФ является объектом недвижимого имущества, поскольку прочно связана с морским дном (землей), и перемещение платформы без несоразмерного ущерба ее назначению невозможно. В тексте итогового судебного постановления указано, что причинами регистрации морской платформы в судовом реестре явились необходимость оформления права собственности на объект, поскольку иных форм, специальных для регистрации морских стационарных платформ, законодательством не утверждено, а также то, что действия по регистрации морской платформы в судовом реестре являются необходимым условием для получения разрешения на осуществление деятельности в акватории Каспийского моря, позволяющим осуществлять государственный контроль за безопасностью и техническим состоянием морской платформы<sup>24</sup>.

В соответствии с корейским правом суда являются движимыми вещами. Правовая регламентация судов с валовым регистровым тоннажем свыше 20 т

---

<sup>22</sup> Использование в определении одновременно антонимов «самоходный» и «несамоходный» делают данный признак излишним. Критерий использования судна в целях торгового мореплавания также не добавляет определенности, поскольку такие цели перечислены не полностью, что обусловлено постоянным развитием технологий, появлением новых видов сооружений и, как следствие, новых видов деятельности, подпадающих под понятие торгового мореплавания (см.: Морское право: учебник / под ред. В. Ф. Сидорченко, М. В. Кротова. СПб.: Издательский Дом СПбГУ; Изд-во юрид. фак. СПбГУ, 2006. С. 73–74).

<sup>23</sup> *Kim I. H.* Transport law in South Korea. P. 44.

<sup>24</sup> Постановление Арбитражного суда Московского округа от 23.03.2016 г. по делу № А40-1715/15.

имеет определенные особенности, свойственные регулированию недвижимых вещей. Например, к таким судам применяются соответствующие положения Коммерческого кодекса о передаче титула, об ипотеке. Такие суда могут быть предметом ипотеки, то есть могут служить обеспечением исполнения обязательства без их передачи во владение кредитору<sup>25</sup>. Они подлежат регистрации в реестре регистрации судов (Registration book), который ведет суд, аналогично тому, как подлежит регистрации недвижимое имущество<sup>26</sup>.

В Российской Федерации определение судна как вещи с точки зрения гражданского законодательства де-юре отличается. Аналогичные цели достигаются за счет признания судов с определенными техническими характеристиками недвижимыми вещами. Например, в соответствии с абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ подлежащие государственной регистрации морские суда являются недвижимыми вещами. Как указано в п. 1.1 ст. 33 КТМ РФ, не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 кг включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 кВт включительно, а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 м, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха, беспалубные несамоходные суда, длина которых не должна превышать 12 м. Учитывая сказанное, морские суда, за исключением прямо названных в п. 1.1 ст. 33 КТМ РФ, являются недвижимыми вещами и подлежат регистрации в одном из реестров судов Российской Федерации. Права собственности и иные вещные права на такие суда, ограничения (обременения) этих прав (ипотека, доверительное управление и др.), их возникновение, переход и прекращение также подлежат регистрации в соответствующем реестре судов (п. 2 ст. 33 КТМ РФ). Такие суда могут быть предметом ипотеки. Суда, прямо названные в п. 1.1 ст. 33 КТМ РФ, являются движимыми вещами, и потому права на них, их ограничения (обременения) не подлежат регистрации, они не могут быть предметом ипотеки.

На наш взгляд, де-факто подход к статусу судна в Российской Федерации в целом аналогичен подходу, принятому в Южной Корее. На практике к морским судам, подлежащим регистрации, правила о недвижимости применяются в Российской Федерации лишь в части. Так, регистрация прав на суда, ограничений (обременений) этих прав (ипотека и другие), их возникновения, перехода и прекращения осуществляется не в Едином государственном реестре недвижимости в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 218-ФЗ «О государственной регистрации недвижимости», как это прямо предусмотрено п. 6 ст. 131 ГК РФ, посвященной государственной регистрации недвижимости, а в особых реестрах судов в соответствии с положениями КТМ РФ, Правилами регистрации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 191, Приказом МЧС России «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по

---

<sup>25</sup> Суда с валовым регистровым тоннажем до 20 т не могут быть предметом ипотеки (Акт о судах, ст. 8). Однако для удовлетворения интересов корейских судовладельцев в 2007 г. органами власти Республики Корея был принят Акт об ипотеке маломерных судов (Mortgage for Small Ship Act) в целях обеспечения владельцам маломерных судов с валовым регистровым тоннажем до 20 т возможности получить заем денежных средств на приобретение или постройку указанных судов у таких кредиторов, как банки, и предоставлять такие суда в качестве обеспечения без их передачи во владение кредитору, несмотря на тот факт, что эти суда не подлежат регистрации в реестре регистрации судов (в настоящее время заменен Актом об ипотеке автомобилей и отдельных видов движимого имущества (Act on Mortgage on Motor Vehicles and Other Specific Movables). См. об этом: *Kim I. H. Transport law in South Korea. P. 44, 54.*

<sup>26</sup> *Ibid. P. 44.*

маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» от 24 июня 2016 № 340. Также если обратиться к нормам гражданского права об аренде, то к морским судам в большей степени применимы правила об аренде транспортных средств (§ 3 гл. 34 ГК РФ), а не правила об аренде недвижимости (§ 4, 5 гл. 34 ГК РФ)<sup>27</sup>. Применимое право для права собственности и иных вещных прав на морские суда определяется по праву страны, где эти суда зарегистрированы (ст. 1207 ГК РФ), а не по праву страны, где это имущество находится, как в случае с недвижимыми вещами (ст. 1205 ГК РФ). Таким образом, фактически морские суда, подлежащие государственной регистрации, в Российской Федерации, скорее, являются движимыми вещами, к которым в определенных случаях применяются правила о недвижимых вещах. Именно такой подход предложен в проекте № 47538-6 во втором чтении федерального закона «О внесении изменений в части первую, вторую, третью и четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации, а также в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Проект), подготовленном рабочими группами, образованными Советом при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства, в рамках проводимой в настоящее время реформы вещного права. Например, предусмотренная в Проекте новая редакция ст. 130 ГК РФ, посвященная недвижимым и движимым вещам, не содержит специального упоминания о морских судах как о недвижимых вещах. Как указано в п. 5 ст. 130 ГК РФ в редакции, предложенной в Проекте, вещи, не относящиеся к недвижимым, являются движимыми. Правила о недвижимых вещах могут применяться к движимым вещам в случаях, предусмотренных законом.

Таким образом, в части правового регулирования статуса судна как вещи подходы, принятые в Российской Федерации и Южной Кореи, близки. Разница заключается в технических характеристиках, в соответствии с которыми суда делятся на те, к которым применимы правила о недвижимых вещах в конкретных случаях, и те, к которым правила о недвижимых вещах неприменимы никогда, поскольку они являются движимыми вещами в традиционном понимании.

В Республике Корея существуют два разных вида регистрации судов. Во-первых, как указано в ст. 8 Закона о судах, все корейские суда (за исключением прямо названных определенных видов судов в Законе о судах) должны быть внесены в регистрационные записи, которые ведут местные портовые власти<sup>28</sup>. Такая регистрация имеет своей целью обеспечить государству механизм для эффективного контроля над судами<sup>29</sup> и надлежащего управления флотом в административных целях<sup>30</sup>. Во-вторых, в соответствии со ст. 3 Закона о регистрации судов, положения которого применимы к судам с валовым регистровым тоннажем свыше 20 т и баржам с валовым регистровым тоннажем свыше 100 т (ст. 2), такие суда тоже должны быть внесены в реестр регистрации судов, который ведет соответствующий районный суд. Внесение в реестр служит для целей создания, поддержания, передачи, изменения,

---

<sup>27</sup> КТМ РФ предусмотрены специальные формы договоров, в соответствии с которыми судно передается во временное владение или пользование фрахтователю: договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) (гл. XI), договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) (гл. X).

<sup>28</sup> Ibid. P. 46; Shipping 2020. South Korea. Law and Practice. [Электронный ресурс]: Chambers and Partners. URL: <https://practiceguides.chambers.com/practice-guides/shipping-2020/south-korea> (дата обращения: 25.12.2020).

<sup>29</sup> Kim I. H. Transport law in South Korea. P. 46.

<sup>30</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 20.

ограничения или прекращения права собственности, ипотеки или аренды судов<sup>31</sup>. Как видим, эти два вида регистрации имеют различные цели<sup>32</sup>.

В Российской Федерации также существуют два разных вида регистрации судов: регистрация самих морских судов в специальных государственных реестрах, названных в п. 1 ст. 33 КТМ РФ, и регистрация права собственности и иных вещных прав на судно, ограничений (обременений) этих прав, их возникновения, перехода и прекращения, которая осуществляется в соответствующем реестре, где зарегистрировано судно. Сама идея разделения регистрации морских судов в Российской Федерации похожа на идею, существующую в Республике Корея. Обе эти регистрации преследуют разные цели. Регистрация самих судов главным образом служит целям признания права плавания судна под Государственным флагом РФ, определения национальности судна и, как следствие, закона, которому подчиняется судно, гарантии наличия реальной связи между государством флага и судном и обеспечения безопасности мореплавания. Регистрация прав на суда главным образом преследует цель обеспечения контроля над оборотом судов и возможности установить, кто является судовладельцем. Между тем реализация этой идеи в Российской Федерации иная. В Российской Федерации обе регистрации осуществляются в одних и тех же реестрах, одним и тем же органом государственной регистрации (капитаном морского порта, подразделениями Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России)<sup>33</sup>. Разделение двух типов регистрации проводится непоследовательно. Исходя из выдаваемых судовых документов, не всегда можно определить, какая регистрация выдачу какого документа опосредует. Например, даже в таком документе, как свидетельство о регистрации судна (подтверждении регистрации судна) в Российском международном реестре судов, из наименования которого следует, что он касается регистрации самого судна как объекта прав, не содержится детальной информации о судне, но содержится информация о правообладателе. В результате на практике имеются сложности с оценкой значения регистрации судов, например, в случае когда судно конструктивно погибло, но продолжает быть зарегистрированным в реестре судов. Существует позиция, согласно которой в силу своего правоустанавливающего характера регистрация судна является необходимым и достаточным доказательством того, что какой-либо объект является судном<sup>34</sup>. Между тем при таких ссылках на правоустанавливающий характер регистрации применяется аналогия с регистрацией прав на традиционные объекты недвижимости, а именно: земельные участки, здания, помещения. Так, в соответствии с п. 1 ст. 131 ГК РФ государственной регистрации подлежат не сами недвижимые

<sup>31</sup> *Kim I. H.* Transport law in South Korea. P. 46; Shipping 2020. South Korea...

<sup>32</sup> *Lee S. C.* An Introduction to Korean Maritime Law. P. 20.

<sup>33</sup> Приказ Минтранса России от 19.05.2017 № 191 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов», Приказ МЧС России от 24.06.2016 № 340 «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий».

<sup>34</sup> См., напр.: Постановление ФАС Дальневосточного округа от 22.08.2011 по делу № А59-4400/2010; Решение Арбитражного суда г. Москвы от 13.03.2015 по делу № А40-197228/2014 (оставлено без изменения Постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 10.06.2015 № 09АП-14184/2015, Постановлением Арбитражного суда Московского округа от 28.09.2015 № Ф05-12932/2015. Определением Верховного Суда РФ от 13.01.2016 № 305-КГ15-18144 отказано в передаче дела № А40-197228/2014 в Судебную коллегию по экономическим спорам Верховного Суда РФ для пересмотра в порядке кассационного производства данного решения).

вещи, а права на них<sup>35</sup>. Морские суда же являются специфическим объектом недвижимого имущества в силу применения юридической фикции, и в отношении них существует двойная регистрация: самих судов и прав на них, их ограничений (обременений). Правоустанавливающий характер имеет регистрация прав на суда, их ограничений (обременений), но не регистрация самих судов. Соответственно, факт регистрации самого объекта не имеет определяющего значения при оценке его правового статуса в качестве судна.

По общему правилу, в соответствии с правовым регулированием Республики Корея для перехода права собственности на движимые вещи сторонам требуется достигнуть соглашения о купле-продаже и передать вещь (ст. 188 Гражданского кодекса). Тем не менее данное правило применимо только для маломерных судов. Для судов с валовым регистровым тоннажем свыше 20 т сторонам достаточно только достигнуть соглашения о купле-продаже, необходимость в передаче самого судна отсутствует (ст. 743 Коммерческого кодекса). В соответствии со ст. 743 Коммерческого кодекса для приобретения покупателем титула на судно с тоннажем свыше 20 т от него не требуется внесения своего имени в реестр регистрации судов и в свидетельство о национальности судна. Однако только в случае осуществления такой регистрации и внесения изменения в судовую документацию он сможет противопоставить свое право третьим лицам<sup>36</sup>. Такая регистрация основана на принципе противопоставимости. Право собственности на судно переходит к покупателю в силу сделки, в то время как запись в реестре позволяет сторонам придать результату сделки свойство публичности. Запись в реестре имеет доказательственное значение, поскольку позволяет противопоставить зарегистрированное право третьим лицам<sup>37</sup>.

В Российской Федерации регулирование перехода права собственности на суда, подлежащие регистрации, отличается, поскольку<sup>38</sup> принята модель регистрационной системы, основанная на принципе внесения, в соответствии с которым права на недвижимость не возникают без записи в реестр<sup>39</sup>. Возникновение права собственности у покупателя судна связано не с достижением сторонами соглашения о купле-продаже судна, а с регистрацией перехода права собственности (п. 2 ст. 1, п. 3 ст. 33 КТМ РФ; п. 2 ст. 8.1, ст. 219, п. 2 ст. 223 ГК РФ).

### 3. Ипотека морского судна по праву Республики Корея

На практике почти все морские суда в Южной Корее переданы в ипотеку в качестве обеспечения исполнения обязательства по кредитному договору банку, предоставившему денежные средства судовладельцу<sup>40</sup>.

Предметом ипотеки могут быть морские суда, по своим техническим характеристикам подлежащие регистрации и фактически зарегистрированные в реестре регистрации судов, который ведет суд (п. 1 ст. 787 Коммерческого кодекса). В случае, если судно, которое не подлежит регистрации, все же по какой-либо

<sup>35</sup> Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации... С. 433.

<sup>36</sup> *Kim I. H.* Transport law in South Korea. P. 44; *Lee S. C.* An Introduction to Korean Maritime Law. P. 305.

<sup>37</sup> *Бевзенко П. С.* Момент возникновения и перехода прав и модели регистрационной системы: принцип внесения vs. принцип противопоставимости (тезисы). [Электронный ресурс]: URL: [https://m-logos.ru/img/Tezis\\_Bevzenko\\_04022015.pdf](https://m-logos.ru/img/Tezis_Bevzenko_04022015.pdf) (дата обращения: 25.12.2020).

<sup>38</sup> Аналогичный подход существует в ряде европейских стран, в частности в Германии (см.: Гражданское и торговое право зарубежных государств: учебник: в 2 т. / отв. ред. А. С. Комаров, А. А. Костин, О. Н. Зименкова, Е. В. Вершинина. Т. 1: Общая часть. М.: Статут, 2019. С. 333–334).

<sup>39</sup> *Бевзенко П. С.* Момент возникновения и перехода прав и модели регистрационной системы...

<sup>40</sup> *Kim I. H.* Transport law in South Korea. P. 47.

причине было зарегистрировано, оно также может быть предметом ипотеки. Права залогодержателя, предусмотренные общими положениями Гражданского кодекса (п. 3 ст. 787 Коммерческого кодекса), распространяются на принадлежности судна, если иное не предусмотрено прямым соглашением сторон (п. 2 ст. 787 Коммерческого кодекса), и включают в себя проценты, начисленные за год с момента невыполнения своих обязательств должником (ст. 360 Гражданского кодекса)<sup>41</sup>. Если стороны специально не заключили соглашение об ином, у залогодержателя нет права на фрахт, уплачиваемый судовладельцу. Однако с момента ареста судна для его последующей продажи в судебном порядке залогодержатель приобретает право на фрахт (ст. 359 Гражданского кодекса).

Обременение судна морской ипотекой подлежит регистрации в реестре регистрации судов, который ведут местные суды. Права по морской ипотеке возникают с момента ее регистрации. В отличие от договора о передаче титула на судно сам договор ипотеки не порождает вещные права даже в отношениях между сторонами. Регистрация ипотеки в суде является единственным требованием для того, чтобы ипотека была действительной<sup>42</sup>.

В Российской Федерации возникновение прав по ипотеке морского судна регулируется так же, как и в Республике Корея. Права по ипотеке возникают с момента осуществления ее регистрации, которая, в свою очередь, осуществляется на день получения заявления о регистрации ипотеки судна или другого ограничения (обременения) прав на судно (п. 4 ст. 377 КТМ РФ и п. 61 Правил регистрации, утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 191). Несмотря на то что фактически запись о регистрации ипотеки судна вносится после проверки документов, которая проводится не более 10 рабочих дней, указание даты подачи заявления в качестве даты ее регистрации в случае отсутствия оснований для отказа в государственной регистрации ипотеки судна позволяет установить момент, когда такое ограничение (обременение) возникло, и определить приоритет одних залогодержателей перед другими. Согласно п. 3 ст. 33 КТМ РФ регистрация в соответствующем реестре ограничений (обременений) прав на судно является единственным доказательством существования таких ограничений (обременений), которые могут быть оспорены только в судебном порядке.

Также предметом ипотеки может быть строящееся судно. По праву Республики Корея строящиеся суда и права на них не могут быть зарегистрированы, однако ипотека на строящиеся суда может быть зарегистрирована (ст. 787 и 790 Коммерческого кодекса)<sup>43</sup>. Таким образом, ипотека на строящееся судно должна быть оформлена, исходя из предположения, что судовладелец регистрирует свое право собственности позже. Как только судовладелец регистрирует право собственности, запись о регистрации ипотеки будет автоматически перенесена в такую запись о регистрации права собственности, и преимущество при удовлетворении требований за счет стоимости, полученной в результате продажи построенного судна, будет предоставлено кредитору с момента первоначальной регистрации. Поскольку такая ипотека оформляется не на условии, что строительство судна должно быть завершено позже, залогодержатель может реализовать права, возникающие из ипотеки строящегося судна даже в случае, если собственник не продолжает строительство судна. Одним словом, права залогодержателя не возникают под отлагательным условием, а являются самостоятельными

<sup>41</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 44.

<sup>42</sup> Ibid. P. 38–42.

<sup>43</sup> Cho & Lee. First-step analysis: shipping law and practice in South Korea. [Электронный ресурс]: Lexology, August 1, 2019. URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=a25f2610-797f-41beb1c3-03ac4a97f1b9> (дата обращения: 23.12.2020).

правами, которые изначально могут быть реализованы залогодержателем. По этой причине строящееся судно должно иметь какие-то характеристики судна, чтобы стать предметом ипотеки. Считается, что такие характеристики судно приобретает с момента закладки киля или выполнения аналогичных работ. До этой стадии судостроительства ипотека на строящееся судно не может быть зарегистрирована<sup>44</sup>.

В Российской Федерации предметом ипотеки также могут выступать строящиеся суда, материалы и оборудование, которые предназначены для его постройки, находятся в месте расположения судостроительной организации и четко идентифицированы посредством маркировки или иным способом, а также страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования строящегося судна на условиях ответственности за гибель и повреждение строящегося судна (п. 2 ст. 375 КТМ РФ). В отличие от права Республики Корея нормы права Российской Федерации прямо предусматривают регистрацию строящихся судов и права собственности на них в реестре строящихся судов (пп. 6 п. 1 ст. 33 КТМ РФ, пп. 3, 4 ст. 376 КТМ РФ). Между тем в настоящий момент отсутствует специальное регулирование регистрации прав на строящиеся суда. В ранее действующих Правилах регистрации судов и прав на них в морских портах, утвержденных Приказом Министерства транспорта РФ от 09.12.2010 № 277 (далее — Правила, утвержденные Приказом Министерства транспорта РФ № 277), содержалось детальное регулирование регистрации строящихся судов и прав на них в реестре строящихся судов. При принятии новых правил, утвержденных Приказом Министерства транспорта РФ № 191, эти положения были исключены, вероятно, с целью предусмотреть отдельное регулирование регистрации строящихся судов и прав на них. В 2017 г. был представлен проект Приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении Правил регистрации прав на строящиеся суда в морских портах», который, однако, до настоящего момента не принят. Ввиду отсутствия регулирования правил регистрации строящихся судов и наличия такой необходимости на практике по-прежнему применяются Правила, утвержденные Приказом Министерства транспорта РФ № 277 на основании письма Министерства транспорта РФ от 26.12.2017 г. № 05-01/27133-ИС. Аналогично регулированию, предусмотренному в Республике Корея, в России залогодержатель приобретает права по ипотеке на строящееся судно, которые могут быть реализованы, пока судно находится на этапе строительства независимо от продолжения и завершения строительства судна. При этом право собственности на строящееся судно и, соответственно, ипотека строящегося судна могут быть зарегистрированы в реестре строящихся судов при условии закладки киля или проведения подтвержденных заключением эксперта равноценных строительных работ.

В Южной Корее могут быть признаны и принудительно реализованы ипотеки, зарегистрированные в других странах, при условии, что они действительно в государстве флага судна. Как отмечается в литературе, в случае, если ипотека осуществлена на законных основаниях в государстве флага судна, не имеет значения, зарегистрирована ли ипотека в суде или ином компетентном органе<sup>45</sup>. Между тем сложно представить ситуацию, при которой ипотека будет действительна в отсутствие регистрации. Как справедливо отмечает П. А. Фалилеев, регистрация является необходимым условием для действительности средства обеспечения обязательств, в том числе ипотеки морских судов в отношении третьих добросовестных приобретателей<sup>46</sup>. Необходимость регистрации иностранной ипотеки для

<sup>44</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 40.

<sup>45</sup> Ibid. P. 39.

<sup>46</sup> Фалилеев П. А. Ипотека морских судов. Глава 1. Общие правовые проблемы обеспечения исполнения обязательств. Соотношение залога, ипотеки, морских привилегированных требований.

целей ее признания в другом государстве — мировой подход, отраженный в Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. Он воспринят в Российской Федерации, которая является участницей данной Конвенции, где, исходя из условий признания иностранных ипотек, перечисленных в п. 2 ст. 425 КТМ РФ, такая ипотека должна быть обязательно зарегистрирована<sup>47</sup>.

#### **4. Очередность удовлетворения требований кредиторов по праву Республики Корея**

В случае, если залогодатель не выполнит обязательство по возврату денежных средств в установленные сроки, залогодержатель может обратиться в суд с требованием о публичной продаже судна. Залогодержатель получит удовлетворение своих требований из денежных средств, полученных от продажи судна, преимущественно перед всеми кредиторами, кроме тех, чьи требования обеспечены морскими залогами<sup>48</sup> (ст. 788 Коммерческого кодекса). Также в случаях, предусмотренных законом, преимущественно перед требованиями, обеспеченными морской ипотекой, могут быть удовлетворены иные требования. Например, ст. 203, 367 Гражданского кодекса предусматривают право стороннего покупателя, который понес необходимые расходы, чтобы сохранить или улучшить имущество, получить компенсацию этих расходов из суммы, вырученной от продажи судна, преимущественно перед всеми остальными кредиторами<sup>49</sup>.

В Российской Федерации залогодержатель по ипотеке морского судна может получить удовлетворение своих требований преимущественно перед другими кредиторами, за исключением требований, обеспеченных морским залогом на судно, независимо от того, возник морской залог до или после заключения договора ипотеки. Также преимущественно перед требованиями по ипотеке могут быть удовлетворены, во-первых, требования администрации морских портов об оплате расходов на подъем судна в случае, если судно, в отношении которого установлена ипотека, село на мель или затонуло, и его подъем осуществлялся администрацией морских портов в целях обеспечения безопасности мореплавания или защиты от загрязнения морской среды, во-вторых, требования судостроительной или судоремонтной организации, во владении которых находится судно и которые имеют на него право удержания. Залогодержатель по ипотеке строящегося судна может получить удовлетворение своих требований преимущественно перед другими кредиторами, за исключением требований только судостроительной организации.

В Южной Корее приоритет ипотек, зарегистрированных в отношении одного судна, зависит от порядка их регистрации. Распределение вырученных от продажи судна денежных средств осуществляется в этом порядке, даже если принудительная продажа судна произошла по инициативе залогодержателей последующих очередей.

Требования, обеспеченные морскими залогами, в соответствии с положениями п. 2 ст. 777, ст. 788 Коммерческого кодекса подлежат удовлетворению преимущественно перед требованиями, вытекающими из ипотеки морских судов, и имеют преимущество перед остальными требованиями, независимо от времени их воз-

---

М.: Междунар. отношения, 1997. [Электронный ресурс]: URL: [http://faileev-partners.ru/publications/book\\_cnt.htm](http://faileev-partners.ru/publications/book_cnt.htm) (дата обращения: 25.12.2020).

<sup>47</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 39.

<sup>48</sup> Kim I. H. Transport law in South Korea. P. 47.

<sup>49</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 46–47.

никновения. Поскольку согласно южнокорейскому праву обременение судна морским залогом нигде не регистрируется в отличие от обременения судна морской ипотекой, залогодержатель по морской ипотеке в любой момент без какого-либо предварительного уведомления может быть поставлен в невыгодное положение. Такое регулирование подвергалось серьезной критике, поскольку на практике финансирование судовладельцев представляет риски для банков. Для того чтобы улучшить положение кредиторов, было предусмотрено, что требование, обеспеченное морским залогом, может быть предъявлено только в течение одного года с момента возникновения требования (ст. 786 Коммерческого кодекса). Высказывается позиция о необходимости сокращения этого срока до шести месяцев<sup>50</sup>.

В Российской Федерации так же, как и в Республике Корея, морские залогом не подлежат регистрации, что несет потенциальные риски для залогодержателей по морской ипотеке. Однако стоит отметить, что отсутствие регистрации морских привилегированных требований — общемировая практика. Кроме того, практическая реализация такой регистрации едва ли возможна. В литературе в качестве примера приводится только один случай, когда в Испании действительность морских привилегированных требований собственника груза в отношении груза, проданного капитаном для того, чтобы осуществить ремонт морского судна, зависит от индоссирования<sup>51</sup> факта продажи в судовых документах<sup>52</sup>.

При разработке регулирования требований, которые могут быть обеспечены морским залогом, предполагалось, что такой перечень должен в целом соответствовать перечню, предусмотренному в Конвенции по морским залогам и ипотекам 1926 г., даже несмотря на то, что Южная Корея не являлась участницей этой Конвенции. При изменении Коммерческого кодекса в 1993 г. была предпринята попытка отразить изменения, внесенные в международное регулирование Конвенцией по морским залогам и ипотекам 1967 г. Результатом стало сокращение перечня требований, которые могут быть обеспечены морским залогом<sup>53</sup>. Позднее изменения в регулирование морских залогов были внесены на международном уровне путем принятия Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. В Южной Корее соответствующие положения Коммерческого акта были пересмотрены в 2007 г. Между тем регулирование требований, которые могут быть обеспечены морским залогом, в Южной Корее несколько отличается от регулирования, предусмотренного в Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г., как в части самих требований, так и в части их очередности. Требования, которые могут быть обеспечены морским залогом, указаны в п. 1 ст. 777 Коммерческого кодекса и включают в себя следующее: 1) юридические расходы, понесенные для обеспечения совместных интересов кредиторов, расходы на принудительную продажу судна и его принадлежностей, налоги на судно за соответствующий рейс, расходы на услуги лоцмана и буксировку, расходы, понесенные на инспекцию и техническое обслуживание судна и его принадлежностей с момента его захода в порт; 2) требования членов экипажа и иных работников, вытекающие из трудовых договоров; 3) вознаграждение за спасание, расходы по общей аварии; 4) требования о возмещении убытков, причиненных в результате столкновения судов и иных судоходных происшествий, а также иных убытков, причиненных навигационным приборам, портовой инфраструктуре, водным путям; требования, связанные со смертью или вредом здоровью члена экипажа или пассажира.

<sup>50</sup> Kim I.-H. Transport law in South Korea. P. 53.

<sup>51</sup> Под индоссированием понимается отметка в судовых документах о передаче права собственности на груз.

<sup>52</sup> Фалилеев П. А. Ипотека морских судов...

<sup>53</sup> Lee S.-C. An Introduction to Korean Maritime Law. P. 51–52.

В праве Российской Федерации перечень требований, обеспечиваемых морским залогом, полностью соответствует регулированию, предусмотренному ст. 4 Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. Так, морским залогом на судно обеспечиваются указанные в п. 1 ст. 367 КТМ РФ требования к судовладельцу в отношении: 1) заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна; 2) возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина на суше или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна; 3) вознаграждения за спасение судна; 4) уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов; 5) возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

При финансировании строительства или приобретения судна банки обращают особое внимание на флаг судна. Государство флага судна является государством, в котором судно зарегистрировано. Страна регистрации судна не всегда совпадает со страной, в которой зарегистрирован судовладелец. Страна флага судна имеет значение по ряду причин. Во-первых, в этой стране будет зарегистрирована морская ипотека, и, соответственно, по праву этой страны будет определяться принципиальная возможность судна быть предметом ипотеки, процедура ее оформления, приобретение прав по ипотеке. Во-вторых, по праву этой страны будут определяться вопросы публичного контроля за деятельностью судна (например, лицензирование), безопасностью его устройства и эксплуатации. В-третьих, правом этой страны будут определяться важные для кредитора вопросы, а именно: в какой очередности подлежат удовлетворению обеспеченные требования, какие требования могут быть обеспечены морским залогом (ст. 60 Закона о международном частном праве)<sup>54</sup>. Например, в случае если члены экипажа — граждане Республики Корея обратятся в суд Республики Корея с требованием о принудительной продаже судна, плавающего под флагом Панамы, реализуя морской залог, возникший из требования о выплате заработной платы, то суд Республики Корея должен будет обратиться к праву Республики Панама, чтобы принять решение о том, обеспечено ли требование о выплате заработной платы членам экипажа морским залогом<sup>55</sup>.

В Российской Федерации вопросы применимого права регулируются иначе, нежели в Южной Корее. Так, в соответствии со ст. 425 КТМ РФ законом государства, в котором зарегистрировано судно, определяются действительность зарегистрированных ипотек судна и очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками. Действительность зарегистрированных ипотек строящегося судна и очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, между собой определяются законом государства, в котором судно принято к постройке или строится. Однако вопросы, которые касаются принудительного осуществления ипотеки судна или строящегося судна, а также вопросы возникновения морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, регулируются законом государства, в котором имеет

<sup>54</sup> Shipping 2020. South Korea...

<sup>55</sup> Kim I.H. Transport law in South Korea. P. 53. — Также в юрисдикциях, которые относятся к странам континентального права, таких как, например, Нидерланды, Бельгия, Греция, суд может решить вопрос об очередности требований, подлежащих удовлетворению из сумм, вырученных от продажи судна, по праву государства флага судна или по праву, регулирующему само возникшее требование (см.: *Henderson R.* Postgraduate Diploma in International Maritime Law. Module A — Ship Finance Law. Lloyd' Maritime Academy, World Maritime University, 2019. P. 115).

место принудительное осуществление ипотеки или рассматривается спор, возникший из требования, обеспеченного морским залогом. В аналогичном примере в случае, если члены экипажа — граждане Российской Федерации обратятся в суд Российской Федерации с требованием о принудительной продаже судна, плавающего под флагом Панамы, реализуя морской залог, возникший из требования о выплате заработной платы, суд Российской Федерации будет решать вопрос о том, обеспечено ли требование о выплате заработной платы членам экипажа морским залогом, по праву Российской Федерации.

Интересным примером служит дело Верховного суда Республики Корея 2014.11.27 Docket No. 12014ma1099, в котором рассматривался вопрос о том, какие требования должны быть удовлетворены преимущественно из суммы, вырученной от продажи судна с публичных торгов, — банка, который предоставил денежные средства в качестве займа судовладельцу и требования которого были обеспечены ипотекой, или экипажа судна, требования которого были обеспечены морским залогом. В рассматриваемом случае существовало две регистрационные записи в отношении соответствующего судна. Судно было зарегистрировано в суде в Германии, а также оно было зарегистрировано на Маршалловых Островах на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру. Суд решил, что в случае с регистрацией в бербоут-чартерном реестре страна, в которой зарегистрировано судно, вероятнее, чем страна, где содержится регистрация в бербоут-чартерном реестре, должна быть принята за основу при определении применимого права в отношении морского залога согласно международному частному праву Республики Корея. Суд объяснил, что регистрация в бербоут-чартерном реестре осуществляется только в морских административных целях, в то время как регистрация в суде служит для целей учета права собственности, его ограничений (обременений), в том числе ипотеки, и решил, что в данном случае должно быть применимым право Германии<sup>56</sup>.

## **5. Принудительное обращение взыскания на судно по праву Республики Корея**

В праве Южной Кореи существуют четыре случая, при наличии которых судно может быть арестовано: наложение ареста в обеспечение иска; арест судна, основанный на морском залоге; арест судна, основанный на морской ипотеке; арест судна для исполнения окончательного судебного решения. Залогодержатель имеет право арестовать судно в случае невыполнения должником обязанностей по уплате долга. Для ареста залогодержатель не обязан иметь окончательное решение суда по спору. Ему необходимо обратиться в суд и подтвердить, что он действительно является залогодержателем и что залогодатель не выплатил денежные средства в установленный срок. В результате рассмотрения спора суд выносит решение о принудительной продаже судна и приказ о нахождении судна в порту. Залогодержатель по ипотеке может арестовать только судно, которое является предметом ипотеки. Аналогичным образом лицо, требование которого обеспечено морским залогом, может арестовать только судно, с которым связано требование, в то время как наложение ареста в обеспечение иска или во исполнение окончательного судебного решения может быть осуществлено в отношении любого имущества должника<sup>57</sup>. В соответствии со ст. 59 Коммерческого кодекса стороны вправе оговорить способ

<sup>56</sup> *Kim I. H.* Transport law in South Korea. P. 46.

<sup>57</sup> *Ibid.* P. 150.

принудительной реализации судна в случае, если ипотека является коммерческой сделкой. Судебная продажа судна происходит в том же порядке, что и продажа земли. Хотя суда и являются движимым имуществом по своей природе, их правовой режим аналогичен режиму земельных участков, поскольку права на них подлежат регистрации, как права на землю. Продажу судна осуществляет суд. Залогодержатель должен подать заявление в суд, обладающий юрисдикцией над портом, в котором находится судно. Суд выдает приказ уполномоченному лицу изъять судовые документы, включая свидетельство о регистрации судна. В исключительных случаях такой приказ может быть выдан до подачи заявления на принудительную реализацию судна. Пока идет процесс, судно должно оставаться в порту (п. 1 ст. 176 Гражданского исполнительного кодекса (Civil Execution Act)). У суда есть право при наличии уважительной причины разрешить судну уйти в рейс по заявлению судовладельца, если на это есть согласие заявителя, участников публичных торгов, предложивших две самые высокие ставки, и победившего участника публичных торгов (п. 1 ст. 176 Гражданского исполнительного кодекса). По просьбе заявителя суд может обязать принять меры по поддержанию судна и управлению им. Как и в случае с земельными участками, информация о принудительном аресте подлежит регистрации в реестре<sup>58</sup>.

В Коммерческом кодексе есть положение, в соответствии с которым судно, готовое к рейсу, не может быть арестовано, если только требование не проистекает из такой подготовки судна к рейсу (ст. 744 Коммерческого кодекса). Однако на практике данное положение не применяется<sup>59</sup>. В Российской Федерации, напротив, положениями КТМ РФ прямо предусмотрено, что судно может быть арестовано даже тогда, когда оно готово отплыть (п. 3 ст. 388).

В соответствии со ст. 26 Гражданского исполнительного кодекса Республики Корея обязательное исполнение окончательного решения иностранного суда может быть осуществлено на основании решения корейского суда о принудительном исполнении. Статья 217 Гражданского процессуального кодекса (Civil Procedure Act) содержит требования к решению иностранного суда для того, чтобы оно могло быть признано в качестве исполнимого по праву Республики Корея.

В отношении решения иностранного арбитража ст. 39 Закона об арбитраже (Arbitration Act) устанавливает, что признание и приведение в исполнение арбитражного решения, к которому применяются положения Конвенции Организации Объединенных Наций о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г. (далее — Нью-Йоркская конвенция) должно осуществляться в соответствии с данной Конвенцией. К иностранным решениям, к которым неприменимы положения Нью-Йоркской конвенции, подлежат применению *mutatis mutandis* вышеуказанные нормы о признании и приведении в исполнение решений иностранных государственных судов<sup>60</sup>.

## Заключение

В статье предпринята попытка проанализировать регулирование таких вопросов частного права Республики Корея, как статус морских судов, регистрация прав на морские суда, осуществление сделок с морскими судами, ипотека морских судов, морской залог. Также в ряде случаев приведены примеры из права Российской Федерации в качестве комментария или иллюстрации существующих различий по данным вопросам. Несмотря на то что Республика Корея занимает

<sup>58</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P.301–303.

<sup>59</sup> Kim I. H. Transport law in South Korea. P. 152.

<sup>60</sup> Lee S. C. An Introduction to Korean Maritime Law. P.301–305.

важное место на мировом рынке судоходства и судостроения, она не является участницей основных международных конвенций, в том числе конвенций об аресте морских судов, о морских залогах и ипотеках, и сохраняет собственный подход к данным вопросам, хотя и принимает во внимание международное регулирование. В этой связи существует определенная разница в подходах к регулированию вопросов торгового мореплавания в Республике Корея и, например, в Российской Федерации. В отношении таких вопросов, как определение судна как вещи и возможности ареста готового к отходу судна, регулирование в Республике Корея и в Российской Федерации де-юре отличается, но де-факто совпадает, что говорит о наличии схожих практических потребностей участников экономической деятельности. Представляется, что изучение правовых вопросов, касающихся торгового мореплавания в Республике Корея, представляет большой научный и практический интерес.

## References

- Bowtle, Graeme, McGuiness, Kevin. 2001. *The Law of Ship Mortgages*. Great Britain, Informa Professional.
- Eriksen, Christian Steen, Foyen, Simonsen. 2003/2004. Enforcement of ship mortgages — Norway. *Shipping Finance Annual*, ed. Michaela Crisell: 104–107. United Kingdom.
- Falileev, Petr. 1997. *Ship mortgage*. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniia Publ. (In Russian)
- Grishchenkova, Anna, Polevshchikova, Tatyana. 2020. *Arbitrage in Asia*. Moscow, lawfirm KIAP Publ. (In Russian)
- Gurin, Dmitriy. 2020. Criminal law jurisdiction conflicts: A theoretical model, types, solutions. *Mezhdunarodnoe uголовное pravo i mezhdunarodnaia iustitsiia*, no. 5: 27–32. (In Russian)
- Henderson, Richard. 2019. *Postgraduate Diploma in International Maritime Law. Module A — Ship Finance Law*. Lloyd' Maritime Academy, World Maritime University.
- Ivanov, Georgij, ed. 2005. *Commentary to the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation*. Moscow, Spark Publ. (In Russian)
- Karatzas, Theodoros B., Ready, Nigel P. 1982. *The Greek Code of Private Maritime Law*. The Netherlands: Martinus Nuhoff Publishers.
- Kim, In Hyeon. 2017. *Transport Law in South Korea*. Netherlands, Wolters Kluwer.
- Komarov, Aleksander, Kostin, Aleksey, Zimenkova, Olga, Vershinina Elena (eds). 2019. *Civil and commercial law of foreign countries*. Vol. 1. Moscow: Statut Publ. (In Russian).
- Komissarova, Elena, Kuznetsova, Olga. 2018. On the internal structure of modern private law. *Bulletin of Perm University. Legal sciences*, no. 42: 644–663. (In Russian)
- Kostin, Aleksander. 2020. *Legal grounds for recognition and enforcement of foreign judicial acts in the Russian Federation*. Moscow, Statut Publ. (In Russian)
- Lee, Sik Chai. 1999. *An Introduction to Korean Maritime Law*. Seoul: Korean University Press.
- Sergeev, Aleksander, ed. 2018. *Commentary to the Civil Code of the Russian Federation. Part One (article by article)*. Moscow, Prospekt Publ. (In Russian)
- Sidorchenko, Victor, Krotov, Mikhail, eds. 2006. *Maritime law*. St Petersburg: Publishing House of St Petersburg State Univ. (In Russian)
- Zinchenko, Elena. 2014. Judicial practice concerning arrest of marine vessel application in the Arbitral court of Primorsky Region. *Ekonomicheskoe pravosudie na Dal'nem Vostoke Rossii 2*: 49–52. (In Russian)

Статья поступила в редакцию 18 января 2021 г.  
Рекомендована к печати 5 августа 2022 г.

# Marine vessel mortgage under the law of the Republic of Korea

*Sofia A. Zarubenko*

**For citation:** Zarubenko, Sofia A. 2022. Marine vessel mortgage under the law of the Republic of Korea. *Pravovedenie* 66 (3): 328–346. <https://doi.org/10.21638/spbu25.2022.307> (In Russian)

In the article the author outlines practical and scientific significance of Korean private law study, in particular for the purposes of the development of legislation and law enforcement in Russia. The author considers the regulation of such issues of merchant shipping in the law of the Republic of Korea as the ship status, making of transactions with ships, the mortgage of ships and ships under construction, maritime liens, the order of priorities regarding claims satisfaction in the process of mortgage enforcement, the procedure of a ship mortgage execution. In some cases the author gives examples from the law of the Russian Federation that serve as commentaries or illustration to the existing differences. For example, both in the Republic of Korea and in the Russian Federation marine vessels are divided into those which are subject to special regulation as immovable property because of their relatively large size and, consequently, high value, and those which are recognized as traditional movable things because of their relatively small size and, consequently, low value. According to the current legislation, in the Russian Federation vessels belonging to the first category are considered as real estate by authority of law, while in the Republic of Korea this category of vessels relates to movable things, the regulation of which has special features appropriate for immovable things. However, an analysis of the regulation of ships in practice in the Russian Federation shows that not all provisions concerning immovable property but only their part apply to such ships. It follows that the Russian Federation in fact has the same approach as the Republic of Korea. The introduction of this approach to the legislation of the Russian Federation has been recently suggested in the course of the property law reform. In addition, the author identifies other cases where the regulation provided for by law differs in the Republic of Korea and the Russian Federation, while its practical application in these states coincides. The author concludes that such cases illustrate the existence of similar practical needs of merchant shipping activities participants. The article provides an analysis of the legislative regulation of the issues under examination, judicial practice and views expressed in the doctrine.

**Keywords:** marine vessel, merchant shipping, movable property immovable property, self-propulsion, ship mortgage, ship under construction, maritime lien, execution of the ship mortgage, order of priorities regarding claims satisfaction

Received: January 19, 2021

Accepted: August 5, 2022

---

*Sofia A. Zarubenko* — Applicant, MGIMO University, 76, pr. Vernadskogo, Moscow, 19454, Russian Federation; Senior Legal Advisor, LLC “SCF Arctic”, 3, lit. A, nab. r. Moyki, St Petersburg, 191186, Russian Federation; [s.a.zarubenko@gmail.com](mailto:s.a.zarubenko@gmail.com)