



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/GE.2/L.2/Add.1
8 December 1994

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Постоянный комитет по развитию секторов

услуг: содействие формированию

конкурентоспособных секторов услуг в

развивающихся странах – морские перевозки

Объединенная межправительственная группа

экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским залогам

и ипотекам и связанным с ними вопросам

Седьмая сессия

Женева, 5 декабря 1994 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СЕССИОННОЙ ГРУППЫ ОБЪЕДИНЕННОЙ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ЮНКТАД/ИМО ПО
МОРСКИМ ЗАЛОГАМ И ИПОТЕКАМ И СВЯЗАННЫМ С НИМИ
ВОПРОСАМ, СЕДЬМАЯ СЕССИЯ**

Добавление

Пункт 3 – Рассмотрение вопроса о возможном пересмотре Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года

1. Завершив предварительное рассмотрение вопроса, сессионная группа поручила секретариатам подготовить новый вариант статей на основе проекта ММК с учетом необходимых поправок в свете принятия Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года и замечаний, высказанных делегациями в ходе сессии. На рассмотрение сессионной группы был представлен подготовленный секретариатами текст, озаглавленный "Проект статей Конвенции об аресте судов" (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1). Группа провела краткий обмен мнениями, и ниже приводится отчет о состоявшихся обсуждениях.

Статья 1: Определения

2. Группа отметила, что текст подпунктов а), b), n) и o) статьи 1 (1) был изменен с учетом терминологии, используемой в Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года.
3. Одна делегация предложила использовать в подпункте u) понятие "регистрируемых обременений" такого же характера, что и ипотеки, в целях обеспечения соответствия с терминологией, используемой в Конвенции о морских залогах и ипотеках. Эта делегация предложила также избегать использования в тексте Конвенции слова "оно" в отношении судна.
4. Наблюдатель от ММК отметил, что, поскольку в Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года используется понятие "димайз-чартера", следует рассмотреть вопрос об использовании такого же понятия вместо "бербоут-чартера" в подпунктах q) и r) статьи 1 (1), а также в других положениях проекта конвенции.
5. Одна делегация предложила поставить слова "такое, как любое требование" в скобки во вступительной части статьи 1, с тем чтобы избежать возможности возникновения неограниченного перечня морских требований. Еще одна делегация предложила исключить слово "непосредственно" в подпункте b), с тем чтобы не устанавливать ограничение, не предусмотренное во вступительной части статьи 1 (1). Эта делегация подняла также вопрос о том, не является ли повторением ссылка на лоцманскую проводку и лоцманские сборы в подпунктах k) и n).
6. Сессионная группа заслушала доклад Председателя неофициальной группы, которая была создана для рассмотрения определения спасательных операций и специальной компенсации. Председатель неофициальной группы заявил, что в существующем тексте статьи 1 любое требование в отношении спасательных операций или любого соглашения о спасании определяется в качестве морского требования. Поскольку доводы, исходя из которых специальная компенсация была исключена из Конвенции о морских залогах и ипотеках, не относятся к Конвенции об аресте, группа после тщательного изучения этого вопроса пришла к выводу о целесообразности сохранения существующей формулировки статьи 1.
7. Сессионная группа решила сохранить формулировку "спасательные операции или любое соглашение о спасании" и исключить ссылку на "вознаграждение за спасение судна".

Статья 2: Правомочия ареста

8. Никаких замечаний.

Статья 3: Осуществление права ареста

9. Сессионная группа отметила, что в статье 3 (1) а) перечень морских требований, указанных в подпунктах i)-v), был изменен с учетом терминологии, используемой в статье 4 (1) Конвенции о морских залогах и ипотеках.
10. Сессионная группа заслушала доклад Председателя неофициальной группы, которая была создана для изучения вопроса о согласовании положений Конвенции об аресте с положениями

статьи 6 Конвенции о морских залогах и ипотеках. Были высказаны различные мнения в отношении толкования статьи 6. Хотя, по мнению большинства делегаций, статья 6 не накладывает обязательства на другие государства-участники в отношении признания и принудительного осуществления национальных морских залогов, некоторые делегации высказали противоположное мнение. Поэтому не было найдено единого решения. В этой связи были высказаны следующие предложения: а) сохранить текст статьи 3 (1) в том виде, в котором он приведен в документе CRP.1; б) в статье 3 (1) а) исключить текст после слов "морским залогом", в том числе подпункты i)-v) 1/, включение которых означало бы, что национальные морские залоги подлежали бы принудительному осуществлению во всех государствах; с) включить в статью 3 (1) новый подпункт b) следующего содержания: "требование обеспечивается морским залогом, предусмотренным в законодательстве государства, в котором арест затребован, в соответствии с положениями статьи 6 Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года;". Последнее из указанных предложений было представлено Председателем неофициальной группы как попытка найти компромиссное решение, позволяющее пояснить, что судно может быть арестовано на основании требований, обеспеченных национальным морским залогом, даже в том случае, если оно продано, однако это распространяется лишь на государство, в котором арест затребован, и не накладывает каких-либо обязательств на другие государства.

11. Сессионная группа решила заключить все три предложения в скобки для дальнейшего обсуждения. Было также решено снять скобки со слов "также", "иного" и "иных" в пункте 2 статьи 3.

Статья 4: Освобождение из-под ареста

12. Одна делегация предложила исключить в пункте 2 слова "не превышающему стоимости судна" с учетом того, что общая сумма требования, которое обеспечивается путем наложения ареста, может превышать стоимость судна.

1/ Предложение делегации Соединенных Штатов Америки.

13. Большинство делегаций высказали возражение в отношении этого предложения. В данной связи было разъяснено, что иск, связанный с арестом, является по своему характеру вещным иском и поэтому неизбежно ограничивается предоставлением обеспечения, размер которого не может превышать стоимости судна.

Статья 5: Право на повторный арест и многократные аресты

14. Делегации Соединенных Штатов Америки, Либерии и Республики Корея внесли на рассмотрение предложение об изменении статьи 5, содержащееся в документе TD/B/CN.4/GE.2/CRP.2. По их мнению, это предложение должно обеспечить, чтобы повторный арест оставался в принципе исключительной мерой.

15. По мнению большинства делегаций, это предложение носит слишком ограничительный характер и поэтому не может быть поддержано. В этой связи была сделана ссылка на уже упоминавшиеся ранее в ходе сессии случаи, оправдывавшие не только повторный арест судна, но и арест другого судна того же владельца. Ограничение возможности повторного ареста только теми случаями, когда имеет место мошенничество или введение в заблуждение относительно существенных обстоятельств, может иметь отрицательные последствия для судовладельца, поскольку кредитор, по требованию которого накладывается арест, будет требовать установления максимально высокого обеспечения для защиты своего интереса. Эти делегации высказали мнение о том, что существующий текст статьи представляет собой сбалансированный компромисс и предлагает справедливое решение для любых споров.

16. Наблюдатель от ММК пояснил, что положения пункта 1 с) относятся к тем случаям, когда на разумных или оправданных основаниях было принято решение об освобождении судна из-под ареста без предоставления каких-либо гарантий для обеспечения требований. Это может иметь место в том случае, если кредитор, по требованию которого наложен арест, и судовладелец достигнут соглашения, в соответствии с которым первый даст свое согласие на освобождение судна, с тем чтобы избежать убытков, которые могут возникнуть в результате несоблюдения условий чартера. Освобождение может производиться также по требованию портовых властей на основании соображений, касающихся безопасности, или с учетом любых других обстоятельств, делающих необходимым освобождение района, в котором было арестовано судно.

17. Тем не менее несколько делегаций заявили о сохранении оговорок в отношении формулировки и целей этого пункта.

18. Делегация Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ), имеющая статус наблюдателя, указала, что требования в отношении ущерба, наносимого портовым сооружениям, также должны быть в полном объеме обеспечены возможностью наложения повторного ареста. Довольно часто портовые власти могут оценить реальные масштабы подобного ущерба лишь после того, как судно было освобождено из-под ареста.

Возможность повторного ареста способствовала бы незамедлительному освобождению судов из-под ареста на основе взаимного согласия.

19. Сессионная группа решила сохранить существующий текст статьи и включить также в качестве альтернативы предложение, представленное делегациями Соединенных Штатов Америки, Республики Корея и Либерии.

Статья 6: Защита владельцев и фрахтователей по бербоут-чартеру арестованных судов

20. Наблюдатель от МАПГ заявил, что в проекте конвенции не определяется ответственность истца в случае незаконного ареста. Такого рода ответственность возникнет не только перед владельцем или фрахтователем по бербоут-чартеру, но также и перед портовыми властями, которые могут понести значительный экономический ущерб, связанный с постановкой на прикол арестованного судна в случае объявления банкротства владельца, фрахтователя по бербоут-чартеру или кредитора, по требованию которого был наложен арест. Подобная ситуация может приводить также к серьезным последствиям для других пользователей порта. По его мнению, важно, чтобы эти вопросы нашли свое отражение в конвенции, и в этой связи он указал на необходимость обеспечения взаимодействия между портовыми властями и компетентным судебным органом, выносящим распоряжение об аресте судна, в целях изучения последствий и методов наложения ареста с учетом таких факторов, как необходимость выгрузки опасного груза, перестановки судна к соответствующему безопасному причалу и т.д. В конвенции должна предусматриваться возможность получения от истца, требующего наложения ареста, надлежащего обеспечения с целью покрытия обычных портовых сборов и расходов.

Статья 7: Юрисдикция по существу дела

21. Никаких замечаний.

Статья 8: Применение

22. По мнению одной делегации, пункт 3 данной статьи следует выделить в качестве отдельной статьи или включить в статью 3.

Статья 9: Оговорки

23. Никаких замечаний.
