

Организация Объединенных Наций/  
Международная морская организация

---



Дипломатическая конференция  
по аресту судов

Distr.  
GENERAL

A/CONF.188/3/Add.1  
11 January 1999

RUSSIAN  
Original: ARABIC/FRENCH/ENGLISH

---

Женева, 1 марта 1999 года  
Пункт 8 предварительной повестки дня

ПОДГОТОВКА И ПРИНЯТИЕ КОНВЕНЦИИ ОБ АРЕСТЕ СУДОВ

Компиляция замечаний и предложений правительств и  
межправительственных и неправительственных  
организаций по проекту статей конвенции об аресте судов

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
ВВЕДЕНИЕ . . . . .	1
КОМПИЛЯЦИЯ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ . . . . .	2 - 13
<u>Правительство Мадагаскара</u> . . . . .	2 - 7
<u>Правительство Марокко</u> . . . . .	8 - 13

## ВВЕДЕНИЕ

1. В настоящем документе излагаются замечания и предложения по проекту статей конвенции об аресте судов, полученные между 16 октября и 31 декабря 1998 года. В этот период были получены замечания от правительств Мадагаскара и Марокко.

## КОМПИЛЯЦИЯ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

### Правительство Мадагаскара

[Язык оригинала: ФРАНЦУЗСКИЙ]

#### Статья 1 - Определения

2. Во избежание двусмысленностей эту статью следует дополнить определениями терминов "фрагтователь по димайз-чартеру", "управляющий" и "ипотека". В самом деле, различие между следующими терминами не является очевидным:

- фрагтователь по димайз-чартеру и фрагтователь по бербоут-чартеру,
- управляющий и оператор судна,
- hypothèque et mortgage (ипотека).

#### Статья 3 - Осуществление права ареста

3. Понятие требования, возникающего вследствие правонарушения, о чем говорится в подпункте а) v) пункта 1) должно охватывать также штрафы, налагаемые на судно или его экипаж.

#### Статья 4 - Освобождение из-под ареста

4. Право лица, предоставившего обеспечение, следует ограничить возможностью обращаться с просьбой об уменьшении этого обеспечения. В самом деле, нелогично требовать от него внесения залога, если в соответствии с положениями пункта 5) статьи 4 оно может обратиться в суд, с тем чтобы аннулировать предоставленное обеспечение.

#### Статья 6 - Защита собственников и фрагтователей по димайз-чартеру арестованных судов

5. Пункт 1) этой статьи следует изменить, с тем чтобы предоставление обеспечения истцом, который требует ареста, не являлось непременным условием разрешения ареста судна или продления уже произведенного ареста. Действительно, может случиться так, что у истца нет средств для предоставления обеспечения. В таком положении может оказаться член экипажа, которому не была выплачена заработная плата.

6. Кроме того, если необходимо предварительное предоставление обеспечения, то его размер не должен превышать размера предъявляемого требования.

7. Наконец, к пункту 5 данной статьи относятся замечания, высказанные выше по поводу статьи 4.

**Правительство Марокко**

[Язык оригинала: АРАБСКИЙ]

8. Проект Конвенции имеет весьма важное значение, поскольку он содержит четкие и сбалансированные формулировки, а статья 1, в частности, включает многие определения, которые должны помочь в устранении любой двусмысленности, способной воспрепятствовать осуществлению конвенции.

9. Однако следует отметить, что в ряде областей наблюдается коллизия между конвенцией и частным правом Марокко. Например, если статья 1 проекта конвенции разрешает арест судов в качестве обеспечительной меры лишь в целях обеспечения морского требования, то по марокканскому законодательству арест судна в качестве обеспечительной меры возможен независимо от вида требования (статья 110 Морского кодекса).

10. Кроме того, та же статья 110 Морского кодекса Марокко противоречит пункту 1) статьи 2 проекта конвенции, согласно которому судно может быть арестовано только по решению или в соответствии с решением суда Договаривающегося государства, в котором осуществляется арест, в то время как Морской кодекс Марокко допускает также такой арест на основании имеющего обязательную силу постановления.

11. Статья 111 Морского кодекса Марокко также противоречит положениям пункта 3) статьи 2, поскольку она не разрешает арест судна с момента получения его капитаном разрешения на отход и до завершения рейса, тогда как проект конвенции полностью противоречит этому положению, допуская арест судна, даже если оно готово к отходу или уже отошло.

12. Кроме того, в соответствии со статьей 4 проекта конвенции судно может освобождаться из-под ареста в случае предоставления обеспечения, а при отсутствии согласия между сторонами ответчик может обратиться в суд с просьбой определить характер и размер обеспечения, который ни при каких обстоятельствах не должен превышать стоимости судна. По нашему мнению, это было бы в интересах иностранного собственника или фрахтователя судна в ущерб интересам марокканского истца.

13. Короче говоря, проект конвенции служит лишь защите интересов развитых стран, таких, как Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки, которые имеют давние традиции международного судоходства или крупный торговый флот и которые, следовательно, хотели бы защитить свои суда от опасности ареста, препятствующего их эксплуатации. Поэтому они стремятся ограничить сферу применения положений об аресте.

-----