



## Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
14 February 2007

Russian  
Original: French

---

**Комиссия Организации Объединенных Наций  
по праву международной торговли**  
Рабочая группа III (Транспортное право)  
Девятнадцатая сессия  
Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года

### **Транспортное право: подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**

#### **Официальная позиция Французского национального комитета Международной торговой палаты (МТП Франции), представленная Рабочей группе III (Транспортное право) ЮНСИТРАЛ**

##### **Записка Секретариата**

В рамках подготовки к девятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) Французский национальный комитет Международной торговой палаты (МТП Франции) представил Секретариату свои замечания и предложения относительно положений проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, намеченных к обсуждению на этой сессии.

Текст замечаний, содержащийся в приложении к настоящей записке, воспроизводится в том виде, в котором он был получен Секретариатом.



## Приложение

### **Официальная позиция МТП Франции, представленная Рабочей группе III (Транспортное право) ЮНСИТРАЛ**

#### **Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**

##### **Положения, касающиеся арбитража**

1. На своей шестнадцатой сессии (Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года) Рабочая группа III (Транспортное право) по разработке проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов рассмотрела документ A/CN.9/WG.III/WP.54, содержащий предложение правительства Нидерландов относительно арбитража.

Этот документ был представлен как компромиссный вариант между принципом полной свободы арбитража и мнением о том, что стороны спора должны иметь возможность прибегать к арбитражу, однако не должны пользоваться ею для обхода оснований юрисдикции, предусмотренных в проекте статьи 75 проекта конвенции.

Предложенное Нидерландами компромиссное решение состоит в том, чтобы полностью исключить главу об арбитраже и добавить в проект статьи 78 проекта конвенции второй пункт, призванный исключить возможность отхода от предусмотренных в проекте конвенции правил о юрисдикции.

Кроме того, согласно данному компромиссному предложению, в проект статьи 81 следует добавить положение о действительности любого достигнутого сторонами соглашения о передаче возникшего спора на арбитраж.

Наконец, это предложение имеет целью сохранить существующую практику применения арбитража в отрасли морских перевозок путем добавления проекта статьи 81 бис, в котором будут установлены минимальные арбитражные правила для отрасли линейных перевозок и в то же время сохранено положение о свободе арбитража для отрасли нелинейных перевозок.

2. В докладе Рабочей группы III (A/CN.9/591) о работе ее шестнадцатой сессии (Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года) отмечается, что компромиссное предложение Нидерландов вызвало возражения со стороны ряда делегаций.

В докладе сообщается, что на сессии было высказано опасение, что компромиссное предложение Нидерландов (A/CN.9/WG.III/WP.54) ограничит возможность применения арбитража в отрасли линейных перевозок.

Было подчеркнуто, что коммерческие предприятия вряд ли будут включать положения об арбитраже в договор перевозки, если они не будут иметь возможности точно определить место арбитражного разбирательства.

Однако в соответствии со статьей 75 выбор места арбитражного разбирательства может оказаться невозможным.

В докладе также указывается на необходимость уточнения формулировки предлагаемого текста, в частности с учетом новых положений, которые предполагается включить в главу о юрисдикции.

3. Как следует из замечаний делегации МТП Франции, высказанных на шестнадцатой сессии Рабочей группы III (Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года) предложение Нидерландов вызвало возражения у французской делегации.

Делегация Франции напомнила, что, хотя она действительно поддерживала принцип компромисса в ходе предварительных обсуждений, она не согласна с подготовленной впоследствии редакцией текста, которая не соответствует тому, что обсуждалось ранее.

Делегация Франции также отметила, что формулировка статьи 83 вызывает ряд трудностей, поскольку предоставляет истцу право выбора между возбуждением производства в государственном суде и обращением в арбитражный суд.

Ряд делегаций (Франции, Соединенного Королевства, Италии, БИМКО), поддержанных делегацией МТП Франции, заявили о несогласии с формулировкой статьи 83, которая противоречит существующей арбитражной практике.

В связи с возникшими трудностями было запрошено мнение секретариата Рабочей группы.

Секретариат отметил, что предложения, изложенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.54, необычны, и рекомендовал пересмотреть формулировку статьи 83.

4. В этом контексте МТП Франции хотела бы высказать собственные замечания по поводу положений проекта конвенции, касающихся арбитража.

#### 4.1. *Проект статьи 76: соглашение о выборе суда*

4.1.1. В проекте статьи 76 (1) предусмотрено, что соглашение о выборе суда должно быть заключено или документально подтверждено в письменной форме.

Это требование, по всей видимости, относится и к арбитражным соглашениям.

Как бы то ни было, такое соглашение не может заключаться в устной форме или подразумеваемым образом.

4.1.2. Согласно проекту статьи 76 (2), арбитражное соглашение должно i) быть включено в договор на массовые грузы, в котором прямо указываются наименования сторон, и ii) прямо указывать наименование и местоположение выбранного суда.

i) договор на массовые грузы: представляется целесообразным распространить возможность заключения арбитражных соглашений на все виды договоров морской перевозки груза;

ii) указание наименования и местонахождения суда: данное требование, как представляется, несовместимо с арбитражной оговоркой.

Кроме того, оно ограничивает роль арбитражных органов, которые не имеют возможности содействовать разрешению возможных разногласий между сторонами относительно места арбитражного разбирательства и назначения арбитров.

4.1.3. В проекте статьи 76 (3) предусмотрено, что соглашение об исключительном выборе суда имеет обязательную силу для лица, которое не является стороной договора на массовые грузы, только в том случае, если это соответствует применимому законодательству, как определяется международным частным правом или коллизионными нормами рассматривающего спор суда.

Применение коллизионных норм в сфере международной торговли представляется устаревшим.

Это положение действует и в отношении государственных судов.

В этих условиях было бы целесообразно предоставить право выбора арбитру, за исключением разбирательства в государственном суде.

#### 4.2. *Проект статьи 81 бис: признание и приведение в исполнение*

Эта статья касается только решений, вынесенных судом одного из договаривающихся государств.

Однако арбитражный суд по своему характеру не является государственным органом.

Таким образом, положения о признании и приведении в исполнение решений к арбитражу относиться не будут.

Вместе с тем важно отметить, что Нью-йоркская конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений по-прежнему остается в силе.

Более предпочтительной представляется формулировка: "судом, расположенным в одном из договаривающихся государств".

#### 4.3. *Проект статьи 83: арбитражные соглашения*

Эта статья предусматривает, что i) в арбитражном соглашении должно быть указано место арбитража и что ii) даже при наличии арбитражного соглашения истец вправе возбудить судебное разбирательство в одном из мест, предусмотренных в проекте статьи 75 Конвенции.

Предоставление истцу права по своему выбору возбуждать судебное разбирательство, как представляется, противоречит международной арбитражной практике, в которой не признается принципа "компетенции компетенции".

5. На восемнадцатой сессии Рабочей группы III (Вена, 6-17 ноября 2006 года) секретариатом был представлен документ, подготовленный совместно с Рабочей группой II на основе Нью-йоркской конвенции об арбитраже (CRP.3).

Делегация МТП Франции пришла к заключению, что новая редакция главы 17 об арбитраже имеет целью не допустить возможность отхода от положений главы 16 о юрисдикции.

Делегация Франции в целом одобрила главу 17.

Вместе с тем она предпочла не высказывать свою точку зрения по поводу статьи 85 бис (условия применения главы 17 к договаривающимся государствам), так как этот вопрос относится к компетенции Европейского союза.

Делегация Франции проанализировала вопрос о том, что именно означает содержащаяся в пункте 4 (d) статьи 83 формулировка "применимое право" в отношении арбитражного соглашения.

По ее мнению, данная формулировка, скорее всего, означает не столько право, применимое к самому арбитражному разбирательству, сколько право, регулирующее процедуру арбитража.

Кроме того, было бы желательно уточнить формулировку пункта 2 статьи 84 об арбитражных соглашениях при нелинейных перевозках, а также пересмотреть условия принудительного исполнения арбитражного соглашения в отношении третьих лиц, в частности грузополучателей.

Ряд делегаций предложили вообще исключить из проекта конвенции главу об арбитраже, так как она ограничивает возможности арбитражного разбирательства.

Делегация МТП Франции отметила, что положения конвенции, касающиеся арбитража, вызывают у нее особое беспокойство.

Поскольку документ CRP.3 был распространен среди делегатов только во время сессии, МТП Франции оставила за собой право изложить свою позицию позднее.

Делегация МТП Франции отметила, что ее позиция будет основываться на принципах свободы договора и арбитража, лежащих в основе международной торговли.

## **Выводы**

МТП Франции выражает удовлетворение ходом работы ЮНСИТРАЛ.

МТП Франции с удовлетворением отмечает, что Рабочая группа еще раз подтвердила действительность принципа неограниченной свободы арбитража.

МТП Франции тем не менее считает, что некоторые положения проекта конвенции в их нынешнем виде могут ограничивать возможности арбитража.

МТП Франции в связи с этим выражает надежду, что Рабочая группа примет ее замечания к сведению.