

Организация Объединенных Наций/
Международная морская организация



Дипломатическая конференция
по аресту судов



Distr.
GENERAL

A/CONF.188/3/Add.2
23 February 1999

RUSSIAN
Original: 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
ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	2 - 23
Правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии	2 - 23

ВВЕДЕНИЕ

1. В настоящем документе излагаются замечания и предложения правительства Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии по проекту статей конвенции об аресте судов, полученные в период между 1 января и 15 февраля 1999 года.

ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ 1/

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

Статья 1, пункт 1

2. В нынешнем тексте проекта в отношении определения "морского требования" в пункте 1 статьи 1 предусматривается две альтернативы, а именно:

а) исчерпывающий перечень (т.е. существующий пункт 1 статьи 1 с исключением слов, заключенных в квадратные скобки во вступительных положениях пункта); или

б) общее описание с приведением перечня примеров (т.е. существующий текст пункта 1 статьи 1 с сохранением слов, заключенных пока в квадратные скобки).

3. Решение относительно определения "морского требования" связано с решениями, касающимися других ключевых вопросов, и в частности вопроса об условиях, при которых истец может добиваться ареста судна, и о возникающих в этой связи для него последствий. Вместе с другими ключевыми элементами формулировка этого определения будет влиять на баланс интересов, который новая конвенция установит между судоходным сектором и истцами.

4. В отношении определения "морского требования" правительство Соединенного Королевства отдает предпочтение расширенному исчерпывающему перечню (альтернатива а)). Вместе с тем, по нашему мнению, при существовании соответствующего требования обеспечение ареста не должно быть чрезмерно обременительной процедурой для истца.

1/ Первоначальные замечания Соединенного Королевства в ожидании завершения процедур утверждения.

5. В свете переговоров в рамках Объединенной межправительственной группы экспертов по морским залогам и ипотекам и связанным с ними вопросам можно предположить, что оба существующих альтернативных варианта пункта 1 статьи 1 пользуются признанием, хотя ни один из них, возможно, не получит поддержки, достаточной для принятия в соответствии с правилами процедуры. Поэтому Конференция, возможно, сочтет целесообразным рассмотреть компромиссный вариант.

6. Правительство Мексики уже предложило подобный вариант (документ A/CONF.188/3, пункт 35). Хотя правительство Соединенного Королевства склоняется к исчерпывающему перечню, мы, возможно, сможем принять такой компромиссный вариант, если по большинству других ключевых вопросов Конференция примет решение в пользу истцов.

7. Если Конференция решит рассмотреть компромиссный вариант, то она могла бы изучить более упрощенную формулировку по сравнению с текстом, предложенным правительством Мексики. Например, Конференция могла бы исключить текст, заключенный в квадратные скобки во вступительных положениях пункта, и добавить новый подпункт в конце пункта 1 статьи 1 следующим образом:

"Морское требование" означает любое требование в отношении:

[a) - v)]; и

w) любого другого требования, аналогичного по своему характеру требованиям, указанным выше в подпунктах a) - v).

8. Преимущество этого подхода заключается в том, что он привносит элемент *ejusdem generis* так же, как и существующая альтернатива a). Вместе с тем предусматриваемая в данном случае гибкость носила бы более ограниченный характер по сравнению с существующей альтернативой b).

Статья 3

Введение

9. Правительство Соединенного Королевства предлагает поправку к статье 3 проекта конвенции об аресте судов. Так же, как и предложение Международного морского комитета (ММК), предлагаемая поправка призвана уточнить, что вопрос о том, может ли истец арестовывать другое судно, помимо конкретного судна, в отношении которого возникло морское требование. Вместе с тем предлагаемая поправка идет дальше предложения ММК, непосредственно предусматривая возможность ареста "ассоциированных" судов (под ассоциированными судами понимаются суда, находящиеся под общим контролем). Мы рассматриваем также вопрос об определении контроля и целесообразность включения в конвенцию каких-либо положений на этот счет.

История вопроса

10. В Конвенции об аресте судов 1952 года была предпринята попытка обеспечить справедливый баланс интересов между собственниками судов и истцами. В пункте 1 статьи 3 Конвенции 1952 года предусматривается возможность ареста судов, принадлежащих одному собственнику. Истец может арестовывать либо конкретное судно, в отношении которого возникло морское требование, либо любое другое судно, принадлежащее лицу, которое во время возникновения морского требования являлось собственником данного судна. В пункте 2 статьи 3 Конвенции 1952 года предусматривается, что суда считаются находящимися в единой собственности, если все доли в собственности на них принадлежат одному и тому же лицу или лицам.

11. После 1952 года получила широкое распространение уловка, заключающаяся в создании компаний, владеющих единственным судном. В результате лишь немногие суда могут считаться принадлежащими одному собственнику по смыслу Конвенции 1952 года. Поэтому единственным возможным вариантом для многих истцов является арест конкретного судна, в отношении которого возникло морское требование. Таким образом, баланс интересов, который была призвана установить Конвенция 1952 года, склонился в пользу собственников судов.

12. В пункте 2 статьи 3 проекта конвенции, как это понимает правительство Соединенного Королевства, данная проблема решается путем подразумеваемого предоставления государствам возможности определять в национальном законодательстве то, какие суда считаются находящимися в общей собственности. Мы согласны с ММК в том, что было бы целесообразнее включить непосредственную ссылку на этот счет. Вместе с тем наше предложение идет еще дальше. По нашему мнению, в пункте 2 статьи 3 следует прямо указать на возможность ареста ассоциированных судов.

Предложение

13. В существующей редакции новая конвенция допускает арест как конкретного судна, в отношении которого возникло требование, так и других судов, которые принадлежат лицу, несущему ответственность в связи с требованием. Вместе с тем возникает вопрос относительно того, является ли такой подход достаточно гибким.

14. Использование концепции собственности может ограничивать сферу действия этого положения. Так же, как в случае широкого распространения после 1952 года практики создания компаний, владеющих одним судном, дальнейшие изменения в судоходном секторе могут снизить эффективность концепции общей собственности.

15. В этой связи мы предлагаем включить положение, непосредственно предусматривающее возможность ареста "ассоциированных" судов. Мы предлагаем также использовать концепцию контроля в качестве критерия для установления ассоциированных связей. По нашему мнению, это предоставило бы более широкие возможности для

адаптации национального законодательства к происходящим изменениям, которые в противном случае могли бы препятствовать усилиям по обращению взыскания на корпоративную собственность.

16. Для осуществления этих предложений следует внести следующие изменения в статью 3:

1) [Без изменений.]

2) Допускается также арест любого судна или судов, контролируемых лицом, которое:

a) предположительно несет ответственность в связи с морским требованием;
или

b) контролирует компанию, которая предположительно несет ответственность в связи с морским требованием,

и которое, когда возникло требование, являлось:

i)

лицом, контролировавшим судно, в отношении которого возникло морское требование[; или

ii)

фрахтователем по димайз-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру этого судна[, или любой его части]].

3) Для целей настоящей статьи какое-либо лицо контролирует судно в том случае, если это лицо является собственником судна или контролирует компанию, которой оно принадлежит. Является ли для этих целей какое-либо лицо собственником судна или контролирует ли оно компанию, которой принадлежит судно, определяется в соответствии с национальным законодательством государства, где запрашивается арест.

4) Пункт 2 не применяется к требованиям, касающимся права собственности или владения в отношении судна.

5) Независимо от положений пункта 1, арест судна, которое не контролируется лицом, предположительно несущим ответственность в связи с требованием, допускается лишь в том случае, если в соответствии с законом государства, где запрашивается арест, судебное решение по поводу этого требования может принудительно осуществляться в отношении этого судна посредством продажи по решению суда или принудительной продажи этого судна.

17. Изменения по существу были внесены в пункты 2 и 3. Новый пункт 4 является заключительной частью нынешнего пункта 2 статьи 3. Новый пункт 5 статьи 3 представляет собой существующий пункт 3 статьи 3, в который были внесены некоторые соответствующие поправки.

18. Как и в случае существующей формулировки пункта 2 статьи 3, истец не может арестовать ассоциированное судно, зафрахтованное на основе димайз-чартера, рейсового чартера или тайм-чартера лицом, несущим ответственность в связи с морским требованием. Однако, если возникает ответственность данного лица в связи с морским требованием при фрахтовании судна, истец может арестовать любое судно, контролируемое этим лицом (либо на основе права собственности на судно, либо путем осуществления контроля над компанией, которой оно принадлежит). Мы не предполагаем, что фрахтователь по димайз-чарту будет считаться лицом, осуществляющим "контроль" над судном, лишь в силу своего статуса фрахтователя по димайз-чарту.

19. В новом подпункте b) пункта 2 статьи 3 слова "или любой его части" были добавлены с тем, чтобы охватить также фрахтователей грузовых мест. По нашему мнению, формулировка пункта 1 статьи 1, и в частности подпункта f), является достаточно широкой, и определение "морского требования" охватывает также требования, в связи с которыми может возникать ответственность фрахтователя грузовых мест.

Определение контроля

20. В интересах достижений единообразия в международном морском праве Дипломатическая конференция, возможно, сочтет целесообразным предложить государствам некоторые рекомендации относительно того, каким образом могла бы быть определена концепция "контроля" в национальном законодательстве. Если Конференция сочтет это желательным, то, по нашему мнению, такие рекомендации должны включать перечень критериев, как и статья 13 Международной конвенции о спасании.

21. Конференция может счесть целесообразным включить такие критерии в саму конвенцию, либо она может предложить их в качестве типовых положений для национального законодательства, возможно, в форме резолюции Конференции. Конференция, возможно, сочтет целесообразным рассмотреть следующий текст в качестве основы любого из этих подходов:

Государство, где запрашивается арест, может устанавливать критерии в своем национальном законодательстве или предусматривать рассмотрение каждого случая в зависимости от конкретных обстоятельств с целью определения, является ли какое-либо лицо собственником судна или контролирует ли оно компанию, которой принадлежит судно. Должны учитываться все надлежащие факторы, в том числе вопрос о применении к соответствующим судам следующих критериев (независимо от порядка, в каком они перечислены):

- a) общие или сходные названия;
- b) общее владение компаниями, которым принадлежат суда;
- c) общее управление судовладельческими компаниями;
- d) общие механизмы финансирования;
- e) перекрестные гарантии или иное обеспечение между судовладельческими компаниями; и
- f) страхование группы судов.

Доказательство

22. Еще один важный вопрос, который следует рассмотреть в рамках национального законодательства, касается бремени доказывания. Например, национальное законодательство может возлагать бремя доказывания на истца или на лицо, которое, по утверждению истца, контролирует два ассоциированных судна. Вместе с тем нет необходимости непосредственно оговаривать это в конвенции. Достаточно положения, предусмотренного в пункте 5 статьи 2: согласно этому положению процессуальные вопросы регулируются национальным законодательством.

Решение, которое предлагается принять Дипломатической конференции

23. Делегация Соединенного Королевства предлагает Дипломатической конференции:

- a) принять поправку к статье 3, приведенную в пункте 16 выше; и
- b) изучить необходимость принятия рекомендаций, предложенных в пункте 20 выше.
