



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/3
21 December 1994

RUSSIAN
Original: ENGLISH

Объединенная межправительственная группа
экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским залогам
и ипотекам и связанным с ними вопросам

Восьмая сессия

Лондон, 9 октября 1995 года

**ДОКЛАД ОБЪЕДИНЕННОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
ЮНКТАД/ИМО ПО МОРСКИМ ЗАЛОГАМ И ИПОТЕКАМ И СВЯЗАННЫМ
С НИМИ ВОПРОСАМ О РАБОТЕ ЕЕ СЕДЬМОЙ СЕССИИ,**

проходившей во Дворце Наций в Женеве
с 5 по 9 декабря 1994 года

Прилагаемый доклад (JIGE(VII)/3)* был подготовлен по итогам седьмой сессии
Объединенной межправительственной группы экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским залогам и
ипотекам и связанным с ними вопросам.

* Также распространяется ИМО под условным обозначением LEG/MLM/30.

Distr.
GENERAL

JIGE(VII)/3
21 December 1994

RUSSIAN
Original: ENGLISH

Объединенная межправительственная группа экспертов по морским залогам
и ипотекам и связанным с ними вопросам

Седьмая сессия

Женева, 5-9 декабря 1994 года

ДОКЛАД ОБЪЕДИНЕННОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО
МОРСКИМ ЗАЛОГАМ И ИПОТЕКАМ И СВЯЗАННЫМ С НИМИ ВОПРОСАМ
О РАБОТЕ ЕЕ СЕДЬМОЙ СЕССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>
Введение	1 - 4
I. Рассмотрение вопроса о возможном пересмотре Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года (пункт 3 повестки дня)	5 - 12
II. Организационные вопросы	13 - 19

Приложения

I. Доклад о работе сессионной группы	
II. Проект статей конвенции об аресте судов	
III. Предварительная повестка дня восьмой сессии Объединенной межправительственной группы экспертов	
IV. Участники сессии	

ВВЕДЕНИЕ

1. Объединенная межправительственная группа экспертов по морским залогам и ипотекам и связанным с ними вопросам, учрежденная Международной морской организацией (ИМО) и Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), провела свою седьмую сессию во Дворце Наций в Женеве с 5 по 9 декабря 1994 года.
2. В ходе сессии было проведено два пленарных заседания и пять неофициальных заседаний сессионной группы полного состава.

Вступительное заявление

3. Исполняющий обязанности директора Отдела ЮНКТАД по вопросам развития услуг, выступая от имени Генерального секретаря ИМО и исполняющего обязанности Генерального секретаря ЮНКТАД, дал высокую оценку прекрасной работы, проделанной Объединенной группой в ходе шести сессий, проведенных в 1986-1989 годах с целью подготовки проекта конвенции о морских залогах и ипотеках. Принятие Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года на проведенной под эгидой ООН и ИМО Конференции полномочных представителей является выдающимся достижением с точки зрения унификации права и служит прекрасным примером возможностей для развития плодотворного сотрудничества между ЮНКТАД и ИМО.

4. Задача, стоящая перед Группой, является одновременно крайне важной и чрезвычайно сложной, поскольку вопрос об аресте судов имеет решающее значение для судоходного сектора. Арест выступает одним из средств принудительного осуществления морских залогов и ипотек, и поэтому важно, чтобы международные конвенции, регулирующие эти вопросы, были тесно увязаны друг с другом, с тем чтобы в отношении всех требований, обеспеченных морскими залогами, было предусмотрено право наложения ареста в соответствии с Конвенцией. В этой связи Группе следует рассмотреть характер поправок, которые необходимо внести в Конвенцию об аресте судов 1952 года.

Глава I

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О ВОЗМОЖНОМ ПЕРЕСМОТРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, ОТНОСЯЩИХСЯ К АРЕСТУ МОРСКИХ СУДОВ, 1952 ГОДА

(Пункт 3 повестки дня)

5. Для рассмотрения этого пункта Объединенной межправительственной группе экспертов была представлена следующая документация:

"Рассмотрение вопроса о пересмотре Конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда" - доклад секретариата ЮНКТАД (JIGE(VII)/2-TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29);

"Рассмотрение степени пересмотра Международной конвенции относительно наложения ареста на морские суда" - записка секретариата ЮНКТАД (JIGE(VI)/3-TD/B/CN.4/AC.8/22-LEG/MLM/22).

Заявления общего характера

6. Представитель **Бразилии** заявил, что унификация правил, применяемых к морским ипотекам, выступает необходимым условием для упрощения международных механизмов финансирования судоходного сектора. Необходимо не упустить имеющуюся возможность для пересмотра Конвенции об аресте 1952 года, которая должна стать международным инструментом, гарантирующим осуществление морских требований, включая ипотеки, и которая должна также служить в качестве основы для пересмотра национального законодательства, касающегося ареста судов. Страны Латинской Америки, за исключением одной страны, не ратифицировали Конвенцию об аресте 1952 года, которая, по мнению большинства из них, является неудовлетворительной и противоречит их существующему национальному законодательству и практике. В целях содействия процессу унификации все латиноамериканские страны должны присоединиться к усилиям, направленным на пересмотр и принятие новых правовых норм в отношении ареста судов. С точки зрения достижения целей унификации было бы целесообразно, если бы региональные правительственные или неправительственные организации, занимающиеся вопросами морского права, подготовили при содействии ЮНКТАД и ИМО типовой закон для латиноамериканских стран. Эта задача фактически является частью мандата, определенного руководящими органами ЮНКТАД и ИМО для Группы экспертов. В заключение оратор заявил о том, что его делегация поддерживает предложение о пересмотре Конвенции об аресте 1952 года в свете проекта, подготовленного на Лиссабонской конференции ММК, и Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года.

7. Представитель **Соединенных Штатов Америки** заявил, что в том случае, если Группа ограничится лишь обсуждением "редакционных" изменений к Конвенции об аресте судов 1952 года, то она не сможет рассмотреть те области, где существуют противоречивые толкования или где настало время внести необходимые изменения. Его делегация согласна с тем, что следует изучить проблемы, выявленные ММК и секретариатами ЮНКТАД и ИМО, и не

ограничиваться лишь приведением Международной конвенции об аресте судов 1952 года в соответствие с Международной конвенцией о морских залогах и ипотеках 1993 года.

8. Наблюдатель от Международной торговой палаты заявил, что его организация поддерживает предложение об изучении и включении в новую конвенцию процедур принудительного осуществления, которые должны применяться после наложения ареста и до принудительной продажи. Включение залогов и ипотек, и в особенности последних, в качестве основания для наложения ареста означает, что не в полной мере учитываются механизмы принудительного осуществления, широко применяемые в соответствии с национальным законодательством большинства морских держав. Что касается методов принудительного осуществления, и в частности в период между арестом и принудительной продажей, то применяемые процедуры должны быть гибкими. Предлагаемая новая конвенция об аресте судов должна предусматривать возможность продажи судна до вынесения судебного решения, с тем чтобы освободить кредиторов от чрезмерных издержек, связанных с наложением ареста, как это уже практикуется в некоторых странах, и государства, которые станут участниками новой конвенции, должны будут тщательно изучить применяемые ими процедуры с точки зрения методов принудительного осуществления, с тем чтобы предусмотреть возможность продажи на основании распоряжения суда до принятия формального судебного решения или принудительной продажи в соответствии с положениями статей 11 и 12 Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года.

Рассмотрение пункта 3 повестки дня сессионной группой полного состава

9. На своем 1-м пленарном заседании Объединенная межправительственная группа приняла решение учредить неофициальную сессионную группу полного состава для рассмотрения пункта 3 повестки дня.

10. После предварительного рассмотрения этого вопроса на основе документов JIGE(VII)/2 и JIGE(VI)/3 сессионная группа поручила секретариатам подготовить новый проект статей на основе проекта ММК с учетом поправок, ставших необходимыми в свете принятия Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года, и замечаний, высказанных делегациями в ходе сессии, и провела обмен мнениями по этому новому проекту статей (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1).

11. На своем заключительном заседании 9 декабря 1994 года сессионная группа полного состава утвердила проект своего доклада для рассмотрения на пленарном заседании (TD/B/CN.4/GE.2/L.2 и Add.1).

Решение Объединенной межправительственной группы экспертов

12. На своем заключительном пленарном заседании 9 декабря 1994 года Объединенная межправительственная группа экспертов одобрила доклад сессионной группы полного состава и решила включить доклад сессионной группы в приложение к своему докладу (см. приложение I ниже). Было также принято решение включить в приложение к докладу "Проект статей конвенции об аресте судов" (см. приложение II ниже).

Глава II

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Открытие сессии

13. Седьмая сессия Объединенной межправительственной группы экспертов была открыта 5 декабря 1994 года Председателем Группы на ее шестой сессии г-ном Г.Г. Ивановым (Российская Федерация).

B. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

14. На своем 1-м пленарном заседании 5 декабря 1994 года Объединенная межправительственная группа экспертов решила, что должностные лица ее седьмой сессии будут те же, что и на ее предыдущих сессиях, за исключением г-на С. Руиса Ольмедо (Мексика), которого заменил г-н И. Мело Руис (Мексика). Таким образом, должностными лицами седьмой сессии были:

Председатель: г-н Г.Г. Иванов (Российская Федерация)

Заместители Председателя: г-н И. Мело Руис (Мексика)
г-н К.-Й. Гомбрий (Норвегия)

Заместитель Председателя-докладчик: г-н Цзэнцзе Чжу (Китай)

C. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

15. На своем 1-м пленарном заседании 5 декабря 1994 года Объединенная межправительственная группа экспертов утвердила свою предварительную повестку дня, содержащуюся в документе JIGE (VII)/1-TD/B/CN.4/GE.2/1-LEG/MLM/28. Таким образом, седьмая сессия имела следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня и организация работы
3. Рассмотрение вопроса о возможном пересмотре Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года
4. Предварительная повестка дня и дата проведения восьмой сессии Объединенной межправительственной группы экспертов

5. Прочие вопросы

6. Утверждение доклада Объединенной межправительственной группы о работе ее седьмой сессии.

16. Также на своем 1-м пленарном заседании Объединенная межправительственная группа постановила учредить неофициальную сессионную группу полного состава для рассмотрения пункта 3 повестки дня.

**D. Предварительная повестка дня и дата проведения восьмой сессии
Объединенной межправительственной группы экспертов**

(Пункт 4 повестки дня)

17. На своем заключительном пленарном заседании 9 декабря 1994 года Объединенная межправительственная группа экспертов приняла предварительную повестку дня своей восьмой сессии (см. приложение III).

18. Группа была информирована о том, что ее восьмая сессия будет проведена в Лондоне в октябре 1995 года. Вместе с тем точные сроки проведения сессии должны быть подтверждены позднее.

**E. Утверждение доклада Объединенной межправительственной группы
о работе ее седьмой сессии**

(Пункт 6 повестки дня)

19. На своем заключительном пленарном заседании 9 декабря 1994 года Объединенная межправительственная группа экспертов утвердила проект своего доклада (TD/B/CN.4/GE.2/L.1) и поручила докладчику подготовить окончательный текст, включив в него отчет о работе заключительного пленарного заседания.

Приложение I

**ДОКЛАД СЕССИОННОЙ ГРУППЫ ОБЪЕДИНЕННОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ
ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ЮНКТАД/ИМО ПО МОРСКИМ ЗАЛОГАМ И ИПОТЕКАМ
И СВЯЗАННЫМ С НИМИ ВОПРОСАМ О РАБОТЕ, СОЗДАННОЙ В ХОДЕ ЕЕ
СЕДЬМОЙ СЕССИИ**

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

Введение

1. Сессионная группа отметила, что Объединенная межправительственная группа экспертов на своем пленарном заседании просила ее рассмотреть пункт 3 повестки дня, т.е. вопрос о возможном пересмотре Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года.

А. Предварительное рассмотрение вопроса

2. Сессионная группа рассмотрела документ JIGE(VII)/2 (опубликованный ЮНКТАД в своем документе TD/B/CN.4/GE.2/2 и ИМО в своем документе LEG/MLM 29), который был подготовлен секретариатами ЮНКТАД и ИМО и в котором намечены возможные изменения к Конвенции об аресте 1952 года в свете принятия Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года. Группе был также представлен документ JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM 22), в котором содержится проект пересмотра Конвенции 1952 года, подготовленный ММК на его Лиссабонской конференции 1985 года (в дальнейшем именуемый проектом ММК). Группа начала предварительное чтение статей Конвенции, принимая во внимание комментарии и замечания, содержащиеся в документе JIGE(VII)/2, подготовленном секретариатами ЮНКТАД и ИМО.

Статья 1: Требования, в связи с которыми на судно может налагаться арест

3. По мнению некоторых делегаций, перечень морских требований, содержащийся в статье 1 Конвенции 1952 года, является неполным и устаревшим. Они высказались за подход, предложенный в проекте ММК и предусматривающий неисчерпывающий перечень морских требований. По их мнению, включение во вступительные положения формулировки, указывающей на неисчерпывающий характер перечня требований, является компромиссным решением для различных правовых систем. Такое решение представляется целесообразным ввиду того, что статья 6 Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года разрешает государствам-участникам предусмотреть в своем законодательстве другие морские залоги, помимо требований, о которых говорится в пункте 1 статьи 4. Если перечень требований в статье 1 Конвенции об аресте будет иметь исчерпывающий характер, то может возникнуть ситуация, когда морской залог, предоставленный в соответствии со статьей 6 Конвенции о морских залогах и ипотеках, не будет обеспечиваться возможностью наложения ареста, если он не включен в перечень статьи 1 Конвенции об аресте.

4. Несколько делегаций возразили против этого. По их мнению, перечень должен и впредь носить исчерпывающий характер, с тем чтобы арест оставался исключительной мерой, используемой для обеспечения морских требований лишь в крайнем случае. Открытый перечень может привести к злоупотреблениям при осуществлении права ареста в отношении требований, имеющих лишь относительную важность. Требования, имеющие согласно статье 6 Конвенции о морских залогах и ипотеках статус национальных морских залогов, не обязательно должны включаться в этот перечень, поскольку данный вопрос должен регламентироваться внутригосударственным правом.

5. Группа провела предварительное обсуждение по некоторым аспектам перечня требований, содержащегося в статье 1 Конвенции об аресте 1952 года и в проекте ММК, в целях внесения изменений, ставших необходимыми в результате принятия Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года.

6. Было решено, что терминология, используемая в Конвенции об аресте судов в отношении требований, имеющих статус морских залогов, должна близко соответствовать терминологии Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года. С учетом положений пункта 1 а) статьи 4 Конвенции о морских залогах и ипотеках Группа решила включить в перечень морских требований в статье 1 расходы по репатриации.

7. По мнению некоторых делегаций, понятие "бодмерей" устарело и должно быть исключено из перечня морских требований. Одна из делегаций зарезервировала свою позицию в отношении его исключения.

8. Некоторые делегации поддержали включение в перечень требований, связанных со специальной компенсацией, предусмотренной в статье 14 Конвенции о спасании 1989 года. Поэтому, по мнению этих делегаций, нынешний текст в проекте ММК (пункт 1 с) статьи 1) следует сохранить.

9. Другие делегации заявили, что они поддерживают исключение специальной компенсации из перечня. По их мнению, право ареста должно предоставляться лишь в отношении залогов, обеспечивающих требования, касающиеся вознаграждения за спасение судна.

10. Наблюдатель от Института фирм, сдающих в аренду контейнеры для международных перевозок, поддержал пункт 1 статьи 1 проекта ММК при условии, что его положения не будут толковаться в том смысле, что контейнеры должны предоставляться для конкретного судна.

11. С учетом вышеизложенного сессионная группа решила принять проект ММК за основу для обсуждения и внести изменения, необходимые в свете принятия Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года 1/.

Статья 2: Правомочия ареста

12. В связи с пунктом 5 статьи 2 проекта ММК одна из делегаций высказалась за полную стандартизацию процедур, касающихся ареста. Эта делегация предложила включить в Конвенцию об аресте положение о промежуточной продаже арестованного судна в соответствующих обстоятельствах, таких, как непредоставление собственникам обеспечения в течение разумного периода времени или же возникновение чрезмерных расходов в связи с содержанием арестованного судна и т.п. С этим предложением не согласились некоторые делегации, по мнению которых, этот вопрос выходит за рамки Конвенции об аресте, поскольку понятие "арест" ограничивается обеспечительными мерами и не включает в себя меры по исполнению судебного решения. Поэтому данный вопрос регулируется применимым правом и не может охватываться Конвенцией об аресте.

13. Представитель Международной торговой палаты заявил, что при пересмотре Конвенции об аресте не следует ограничиваться рамками проекта ММК и необходимо учесть изменения, вытекающие из принятия Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года. Он предложил рассмотреть промежуточные обеспечительные меры и включение в Конвенцию об аресте положений, регламентирующих такие меры.

14. Однако большинство делегаций согласились принять проект ММК за основу для обсуждения с учетом изменений, ставших необходимыми в связи с принятием Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года 2/.

Статья 3: Суда, на которые может налагаться арест

15. Большинство делегаций поддержали подход, принятый в проекте ММК в отношении требования, касающегося личной ответственности собственника, для целей наложения ареста в соответствии с Конвенцией. Указывалось на неадекватность текста Конвенции об аресте 1952 года, поскольку в нем не проводится четкой связи между арестом и личной ответственностью собственника. В то же время некоторые делегации считали, что подход, принятый в Конвенции об аресте 1952 года, является удовлетворительным.

1/ См. "Проект статей Конвенции об аресте судов" (содержащийся в приложении II к настоящему докладу), статья 1. Информация о рассмотрении "Проекта статей" приведена в пунктах 33-55 ниже.

2/ См. "Проект статей", статья 2.

16. Вместе с тем, по мнению нескольких делегаций, национальные морские залоги, предусмотренные согласно статье 6 Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года, должны давать право налагать арест в соответствии с Конвенцией об аресте, вне зависимости от личной ответственности собственника. По их мнению, компромиссное решение, достигнутое в статье 6 Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года, означает, что государства-участники должны признавать национальные морские залоги других государств-участников. Личная ответственность собственника должна выступать необходимым условием лишь в тех случаях, когда требование не обеспечивается морским залогом. Что касается требований, обеспеченных "морским залогом", то, по мнению ряда делегаций, право ареста в соответствии с Конвенцией должно предоставляться лишь в отношении требований, охватываемых статьей 4 Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года, а не статьей 6. Они считают, что цель статьи 6 не состоит в том, чтобы возложить на другие государства-участники обязательство признавать и обеспечивать осуществление национальных морских требований, предусмотренных в одном из государств-участников. Вместе с тем было признано, что в Конвенцию об аресте можно включить определенную ссылку на такие национальные залоги. Одна из делегаций сослалась на пункт 27 документа JICE(VII)/2 (TD/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29) в связи с необходимостью избегать возникновения таких ситуаций, когда судно может быть арестовано в государстве-участнике, но при этом требование в отношении данного судна, явившееся основанием для ареста, не может быть удовлетворено 3/.

17. Одна из делегаций предложила изменить первое предложение пункта 2 статьи 3 проекта ММК, с тем чтобы оно гласило следующее: "2) Допускается также арест любого другого судна или любых других судов...".

18. Представитель Института фирм, сдающих в аренду контейнеры для международных перевозок (ИИКЛ), заявил, что пункт 1 d) статьи 3 проекта ММК, по-видимому, касается тех случаев, когда требования не обеспечены "морскими залогами", исключая, однако, фрахтование по тайм-чартеру. По его мнению, необходимо предусмотреть конкретные положения, которые обеспечивали бы поставщикам право ареста в таких обстоятельствах.

Пункт 3 статьи 3: Право на повторный арест и многократные аресты

19. Несколько делегаций сочли более предпочтительным подход, принятый в Конвенции 1952 года, в соответствии с которой повторный арест судна не допускается. Поэтому они не могли поддержать статью 5 проекта ММК, разрешающую при определенных обстоятельствах повторный арест и многократные аресты. По мнению этих делегаций, право повторного ареста и многократных арестов следует ограничить исключительными обстоятельствами, такими, как мошенничество или введение в заблуждение, в целях защиты законных интересов судовладельцев, а также интересов владельцев груза. В этом отношении пункт 1 c) проекта ММК был подвергнут критике.

3/ См. "Проект статей", статья 3; см. также пункты 41-43 ниже.

20. Другие делегации высказались за более гибкий подход к случаям, помимо мошенничества или введения в заблуждение, в которых повторный арест в отношении того же самого морского требования был бы оправдан. В этой связи были упомянуты такие случаи, как столкновения, когда точная сумма требования может быть установлена лишь позднее, либо возникновение такой ситуации, когда размер требования превышает стоимость арестованного судна, что должно давать право на арест другого судна того же судовладельца.

21. Группа согласилась с тем, что эту статью следует поместить в квадратные скобки для рассмотрения на более позднем этапе вместе с альтернативными предложениями, которые могут быть представлены делегациями 4/.

Статья 6: Незаконный арест

22. Одна из делегаций высказала мнение о том, что даже в виде диспозитивной нормы Конвенция не должна разрешать судам увязывать наложение ареста с предоставлением обеспечения истцом. По мнению некоторых других делегаций, в Конвенцию следует включить принципы, касающиеся того, могут ли суды обуславливать арест предоставлением обеспечения истцом, а также положения об ответственности за ущерб или убытки в случае незаконного ареста.

23. Некоторые делегации не согласились с этим мнением на том основании, что таким образом ограничивается свобода действий судов в принятии решений по делам о незаконном аресте в соответствии с правом *forum arresti*. Поэтому статья, содержащаяся в проекте ММК, была сочтена приемлемой. Однако некоторые делегации высказали мнение о том, что это положение является неудовлетворительным, и предложили сохранить первоначальное положение, содержащееся в Конвенции 1952 года.

24. Несколько делегаций указали на необходимость включить соответствующий текст, который обеспечивал бы освобождение членов экипажа от обязательства предоставлять гарантии от незаконного ареста в отношении требований, обеспеченных морскими залогами, упомянутыми в пункте 1 а) статьи 4 Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года.

25. Вместе с тем большинство делегаций согласилось с тем, что проект ММК следует использовать в качестве основы для последующей работы 5/.

4/ См. "Проект статей", статья 5; см. также пункты 46-51 ниже.

5/ См. "Проект статей", статья 6; см. также пункт 52 ниже.

Статья 7: Юрисдикция по существу дела

26. Отвечая на вопрос одной из делегаций, наблюдатель от Международного морского комитета (ММК) пояснил, что пункт 1 статьи 7 Конвенции 1952 года является компромиссным решением между концепцией стран общего права, согласно которой арест является средством получения юрисдикции, и противоположной концепцией стран континентального права, требующей применения в этом случае общих принципов. Поскольку подход, принятый в пункте 1 статьи 7 и заключающийся в том, что юрисдикция по существу дела предоставляется лишь в некоторых случаях, считается неудовлетворительным, в проекте ММК предусматривается, что суды страны ареста судна обладают общей юрисдикцией в отношении всех требований.

27. Одна из делегаций поддержала подход, принятый в Конвенции 1952 года. По ее мнению, положения Конвенции 1952 года в большей степени согласуются с общими принципами международного морского права и морскими конвенциями, такими, как Конвенция об ограничении ответственности. Кроме того было отмечено, что предоставление общей юрисдикции судам страны, где производится арест судна, не является справедливым решением.

28. Многие делегации высказались в поддержку сохранения статьи 7 проекта ММК, в которой юрисдикция предоставляется судам *forum arresti* для вынесения решения по существу дела, если только стороны не договорились об ином или если суд отказался осуществлять свою юрисдикцию и такой отказ допускается на основании принципа *lex fori*, а суд другой страны принял на себя юрисдикцию 6/.

Статья 8: Применение

29. Было отмечено, что пункт 2 статьи 8 Конвенции 1952 года вызвал проблемы толкования в разных правовых системах. Из формулировки пункта 2 статьи 8 не ясно, распространяются ли на суда государств, не являющихся участниками Конвенции, все положения Конвенции либо лишь положения статьи 1, предусматривающей право ареста в отношении морских требований. Большинство делегаций поддержали подход, принятый в проекте ММК, в котором предусматривается применение в отношении судов государств, не являющихся участниками Конвенции, всех ее положений.

6/ См. "Проект статей", статья 7.

30. Группа согласилась также с тем, что положение о государственном иммунитете, содержащееся в статье 8 проекта ММК, следует расширить, поскольку оно не исключает из сферы действия Конвенции суда, эксплуатируемые государством. Поэтому Группа решила, что текст пункта 2 статьи 8 проекта ММК следует изменить, с тем чтобы он соответствовал пункту 2 статьи 13 Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года 7/.

Статья 9: Отсутствие других морских залогов

31. Объединенная группа решила также, что пункт 3 статьи 8 проекта ММК, согласно которому ничто в Конвенции не должно толковаться как основание для возникновения морского залога, в принципе приемлем. Ввиду существования трех конвенций, регулирующих этот вопрос, вторая часть статьи 9 Конвенции 1952 года, в которой упоминается Конвенция о морских залогах и ипотеках, была сочтена нецелесообразной 8/.

32. Наблюдатель от ММК пояснил, что в проекте ММК была снята ссылка на возникновение права на иск, поскольку было сочтено, что она выходит за рамки Конвенции об аресте и может привести к расхождениям в толкованиях в различных правовых системах.

В. Дальнейшее рассмотрение вопроса на основе "Проекта статей конвенции об аресте судов"

33. Завершив предварительное рассмотрение вопроса, сессионная группа поручила секретариатам подготовить новый вариант статей на основе проекта ММК с учетом также поправок, ставших необходимыми 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) 9/. Группа провела краткий обмен мнениями, и ниже приводится отчет о состоявшихся обсуждениях.

Статья 1: Определения

34. Группа отметила, что текст подпунктов а), b), n) и o) пункта 1 статьи 1 был изменен с учетом терминологии, используемой в Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года.

7/ См. "Проект статей", пункт 2 статьи 8.

8/ См. "Проект статей", пункт 3 статьи 8; см. также пункт 54 ниже.

9/ Текст "Проекта статей" приводится в приложении II ниже.

35. Одна делегация предложила использовать в подпункте u) понятие "регистрируемых обременений" того 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.

36. Наблюдатель от ММК отметил, что, поскольку в Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года используется понятие "димаиз-чартера", следует рассмотреть вопрос об использовании того же понятия вместо "бербоут-чартера" в подпунктах q) и r) и пункта 1 статьи 1, а также в других положениях проекта конвенции.

37. Одна делегация предложила заключить слова "такое, как любое требование" в скобки во вступительных положениях статьи 1, с тем чтобы избежать возникновения неограниченного перечня морских требований. Еще одна делегация предложила исключить слово "непосредственно" в подпункте b), с тем чтобы не устанавливать ограничение, не предусмотренное во вступительных положениях пункта 1 статьи 1. Эта делегация подняла также вопрос о том, не является ли повторением ссылка на лоцманскую проводку и лоцманские сборы в подпунктах k) и n).

38. 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.

39. Сессионная группа решила сохранить формулировку "спасательные операции или любое соглашение о спасании" и исключить ссылку на "вознаграждение за спасение судна". Некоторые делегации высказали противоположную точку зрения.

Статья 2: Правомочия ареста

40. Никаких замечаний.

Статья 3: Осуществление права ареста

41. Сессионная группа отметила, что в подпункте 1 а) статьи 3 перечень морских требований, указанных в подпунктах i)-v), был изменен с учетом терминологии, используемой в пункте 1 статьи 4 Конвенции о морских залогах и ипотеках.

42. 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 пункта 1 статьи 3 в том виде, в котором он приведен в документе CRP.1; б) в пункте 1 а) статьи 3 исключить текст после слов "морским залогом", в том числе подпункты i)-v) 10/, включение которых, возможно, означало бы, что национальные морские залоговые подпадают под принудительное осуществление во всех государствах; с) включить в пункт 1 статьи 3 новый подпункт b) следующего содержания: "Это 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. В заключение Председатель неофициальной группы высказал мнение о том, что вопрос об обеспечении удовлетворительного согласования положений Конвенции об аресте с положениями статьи 6 Конвенции о морских залогах и ипотеках имеет решающее значение для обеих конвенций.

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

Статья 4: Освобождение из-под ареста

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

45. 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.

10/ Предложение делегации Соединенных Штатов Америки.

Статья 5: Право на повторный арест и многократные аресты

46. 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.

47. 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, оправдывающие не только повторный арест судна, но и арест другого судна того же владельца. Ограничение возможности наложения 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 своих интересов. Эти делегации высказали мнение о том, что существующий текст статьи представляет собой сбалансированный компромисс и предлагает справедливое решение для любых споров.

48. 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 дает 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.

49. Тем не менее несколько делегаций заявили о том, что они по-прежнему резервируют свою позицию в отношении формулировки и целей этого пункта.

50. Делегация Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ), имеющая статус наблюдателя, указала, что требования в отношении ущерба, причиняемого портовыми 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.

51. Сессионная группа решила сохранить существующий текст статьи, заключив в скобки подпункт с) пункта 1, и включить также в качестве альтернативы предложение, представленное делегациями Соединенных Штатов Америки, Республики Корея и Либерии.

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

52. Наблюдатель от МАПГ заявил, что в проекте конвенции не определяется ответственность истца в случае незаконного ареста. Такого рода ответственность возникнет не только перед собственником или фрахтователем по бербоут-чартеру, но также и перед портовыми властями, которые могут понести значительные убытки в связи с постановкой на прикол арестованного судна в случае объявления банкротства собственника, 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

53. Никаких замечаний.

Статья 8: Применение

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

Статья 9: Оговорки

55. Никаких замечаний.

Приложение II

ПРОЕКТ СТАТЕЙ КОНВЕНЦИИ ОБ АРЕСТЕ СУДОВ 1/

Статья 1

Определения

- 1) "Морское требование" означает любое требование, касающееся или возникающее на основании права собственности, постройки, владения, управления, эксплуатации или продажи любого судна либо на основании ипотеки ("mortgage", "hypothèque") или обременения того же характера в отношении любого судна, либо на основании спасательных операций, касающихся любого судна, такое, как любое требование в отношении:
- a) нанесения материального ущерба или вреда в процессе эксплуатации судна, за исключением утраты или повреждения груза, контейнеров или багажа пассажиров, перевозимых на судне; (Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года, статья 4 (1) e))
 - b) гибели или телесных повреждений на суше или на воде, если они непосредственно связаны с эксплуатацией судна; (Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года, статья 4 (1) b))
 - c) [спасательных операций или любого соглашения о спасании;] [вознаграждения за спасение судна;]
 - d) обязанности выплатить компенсацию или другое вознаграждение в связи с устранением или попыткой устранения угрозы причинения ущерба либо в связи с предупредительными мерами или аналогичными операциями, независимо от того, осуществляется ли это на основании международной конвенции, нормативного акта или соглашения;
 - e) издержек или расходов, касающихся подъема, удаления, рекуперации или уничтожения потерпевшего крушение судна или его груза;
 - f) любого соглашения, касающегося использования или аренды судна на основе чартера или иным образом;
 - g) любого соглашения, касающегося перевозки грузов или пассажиров на судне на основе чартера или иным образом;

1/ Первоначально издан в качестве документа TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1.

- h) утраты или повреждения грузов (включая багаж), перевозимых на судне, или причинения связанного с ними ущерба;
- i) общей аварии;
- j) буксировки;
- k) лоцманской проводки;
- l) поставленных на судно грузов, материалов, продовольствия, топлива, оборудования (включая контейнеры) или предоставленных ему услуг для его эксплуатации или технического обслуживания;
- m) постройки, ремонта, переоборудования или оснащения судна;
- n) портовых сборов, сборов за пользование каналами и другими водными путями и лоцманских сборов; (Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года, статья 4 (1) d))
- o) заработной платы и других сумм, причитающихся капитану, командному составу и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, включая расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования, выплачиваемые от их имени; (Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года, статья 4 (1) a))
- p) платежей, произведенных в отношении судна капитаном, собственником, фрахтователем по бербоут-чартеру или другим фрахтователем или агентом либо от их имени;
- q) страховых премий (включая требования по взаимному страхованию) в отношении судна, выплачиваемых судовладельцем или фрахтователем по бербоут-чартеру или от их имени;
- r) любых комиссий, брокерского или агентского вознаграждения, выплачиваемых в отношении судна судовладельцем или фрахтователем по бербоут-чартеру или от их имени;
- s) любого спора, касающегося права собственности или владения в отношении судна;
- t) любого спора между сособственниками судна, касающегося эксплуатации судна или доходов от него;
- u) ипотеки или обременения того же характера в отношении судна;
- v) любого спора, возникающего в отношении контракта на продажу судна.

2) "Арест" означает любое задержание или ограничение передвижения судна по распоряжению суда для обеспечения морского требования, если во время такого задержания или установления ограничения это судно физически находится в пределах юрисдикции государства, где было вынесено распоряжение.

"Арест" включает "наложение ареста на имущество" или другие охранительные меры, но не включает меры, принимаемые во исполнение или для удовлетворения какого-либо судебного или арбитражного решения, подлежащего принудительному осуществлению.

3) "Лицо" означает физических лиц, товарищества, ассоциации без прав юридического лица и компании, являющиеся юридическими лицами, правительства, их департаменты и государственные органы.

4) "Истец" означает любое лицо, предъявляющее морское требование.

5) "Суд" означает любой компетентный судебный орган государства.

Статья 2

Правомочия ареста

1) Судно может быть арестовано или освобождено из-под ареста только по решению или в соответствии с решением суда государства, в котором арест затребован или произведен.

2) Судно может быть арестовано в отношении морского требования, но не в отношении какого-либо другого требования.

3) Судно может быть арестовано, даже если оно готово к отходу или находится в плавании.

4) Судно может быть арестовано для целей получения обеспечения, независимо от того, что в силу юрисдикционной оговорки, арбитражной оговорки или оговорки о выборе применимого права в любом соответствующем договоре морское требование, в отношении которого производится арест, должно рассматриваться в суде государства, не являющегося государством, где производится арест, либо должно рассматриваться в арбитраже, либо должно рассматриваться в соответствии с законом другого государства.

5) В соответствии с положениями настоящей Конвенции процедура ареста судна или его освобождения регулируется законом государства, в котором арест затребован или произведен.

Статья 3

Осуществление права ареста

1) Допускается арест любого судна, в отношении которого предъявляется морское требование, если:

- a) это требование обеспечивается морским залогом и относится к любой из следующих категорий: (Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года, статья 4 (1))
- i) заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану, командному составу и другим членам экипажа в связи с их работой на судне, включая расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования, выплачиваемые от их имени;
 - ii) гибель или телесные повреждения на суше или на воде, если они непосредственно связаны с эксплуатацией судна;
 - iii) вознаграждение за спасение судна;
 - iv) портовые сборы, сборы за пользование каналами и другими водными путями и лоцманские сборы;
 - v) нанесение материального ущерба или вреда в процессе эксплуатации судна, за исключением утраты или повреждения груза, контейнеров или багажа пассажиров, перевозимых на судне; или
- b) это требование основано на зарегистрированной ипотеке или зарегистрированном обременении того же характера; или
- c) это требование касается права собственности или владения в отношении судна; или
- d) это требование не охватывается пунктами a), b) или c) выше, и если:
- i) лицо, которому принадлежало судно во время возникновения морского требования, несет личную ответственность в связи с этим требованием и является собственником судна, когда производится арест, или
 - ii) фрахтователь судна по бербоут-чартеру несет личную ответственность в связи с этим требованием и является фрахтователем по бербоут-чартеру или собственником судна, когда производится арест.
- 2) Допускается [также]* арест любого [другого]* судна или любых [других]* судов, которые, когда производится арест, принадлежат лицу, которое несет личную ответственность в связи с морским требованием и которое, когда возникло требование, являлся:

* Предложение делегации Соединенных Штатов Америки.

- a) собственником судна, в отношении которого возникло морское требование; или
- b) фрахтователем по бербоут-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру этого судна.

Настоящее положение не применяется к требованиям, касающимся права собственности или владения в отношении судна.

3) Независимо от положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, арест судна, которое не принадлежит лицу, предположительно несущему 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.

Статья 4

Освобождение из-под ареста

1) Арестованное судно освобождается, если было предоставлено достаточное обеспечение в удовлетворительной форме.

2) В случае отсутствия согласия между сторонами относительно достаточности и формы обеспечения суд выносит решение о его характере и размере, не превышающем стоимости судна.

3) Любая просьба об освобождении судна по предоставлении обеспечения не рассматривается в качестве признания ответственности либо в качестве отказа от любой защиты или любого права ограничивать ответственность.

- 4)
 - a) Если судно было арестовано в государстве, не являющемся государством-участником, и не освобождается, несмотря на предоставление обеспечения в государстве-участнике, то по обращении в суд в государстве-участнике дается распоряжение об освобождении этого обеспечения, помимо исключительных случаев, когда это является несправедливым.
 - b) Если в государстве, не являющемся государством-участником, судно освобождается по предоставлении удовлетворительного обеспечения, дается распоряжение об освобождении любого обеспечения, предоставленного в государстве-участнике, в той мере, в какой общий размер обеспечения, предоставленного в двух государствах, превышает:

- i) размер требования, в отношении которого судно было арестовано, или
- ii) стоимость судна,

в зависимости от того, что является меньшим.

Однако распоряжение о таком освобождении дается лишь в том случае, если обеспечение, предоставленное в государстве, не являющемся государством-участником, фактически доступно истцу и может свободно переводиться.

5) Если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи было предоставлено обеспечение, то лицо, предоставившее такое обеспечение, может в любое время обратиться в суд, с тем чтобы уменьшить, изменить или аннулировать это обеспечение.

Статья 5

Право на повторный арест и многократные аресты

[1] Если в каком-либо государстве судно уже было арестовано и освобождено либо обеспечение в отношении этого судна уже было предоставлено в качестве гарантии морского требования, то это судно в последующем не может быть вновь арестовано или арестовано в отношении того же самого морского требования, за исключением случаев, когда:

- a) характер или размер обеспечения, уже полученного в отношении того же самого требования, недостаточен при условии, что общий размер обеспечения не может превышать стоимости судна; или
- b) лицо, которое уже предоставило обеспечение, не может или, по всей видимости, не сможет выполнить некоторые или все свои обязательства; или
- c) арестованное судно или ранее предоставленное обеспечение освобождены:
 - i) по просьбе или с согласия истца, действующего на разумных основаниях, или,
 - ii) поскольку истец не мог путем разумных мер предотвратить освобождение.

2) Любое другое судно, которое иначе подлежало бы аресту в отношении того же самого морского требования, не может быть арестовано, за исключением случаев, когда:

- a) характер или размер обеспечения, уже полученного в отношении того же самого требования, недостаточен; или
- b) применимы положения пункта 1 b) или c) настоящей статьи.

3) "Освобождение" для целей настоящей статьи не подразумевает какого-либо незаконного освобождения или ухода из-под ареста.]

Статья 6

Защита собственников и фрахтователей по бербоут-чартеру арестованных судов

1) В качестве условия ареста судна или разрешения продления уже произведенного ареста суд может наложить на истца, который требует ареста или который обеспечил арест судна, обязательство предоставить обеспечение такого характера, на такую сумму и на таких условиях, которые могут быть установлены этим судом, за любой ущерб, который может понести ответчик в результате ареста и за который истец может быть признан несущим ответственность, в том числе, но не исключительно, за такой ущерб или вред, который может быть причинен ответчику вследствие:

- a) незаконного или неоправданного ареста; или
- b) чрезмерного затребованного и полученного обеспечения.

2) Суды государства, в котором был произведен арест, обладают юрисдикцией определять степень ответственности, если таковая имеется, истца за ущерб или вред, причиненный в результате ареста судна, в том числе, но не исключительно, за такой ущерб или вред, который может быть причинен вследствие:

- a) незаконного или необоснованного ареста; или
- b) чрезмерного затребованного и полученного обеспечения.

3) Ответственность, если таковая имеется, истца в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи устанавливается на основе закона государства, где был произведен арест.

4) Если суд в другом государстве или арбитраж должен вынести решение по существу дела в соответствии с положениями статьи 7, то разбирательство, касающееся ответственности истца в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, может быть приостановлено до принятия этого решения.

5) Если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи было предоставлено обеспечение, то лицо, предоставившее такое обеспечение, может в любое время обратиться в суд, с тем чтобы уменьшить, изменить или аннулировать это обеспечение.

Статья 7

Юрисдикция по существу дела

1) Суды государства, в котором был произведен арест или предоставлено обеспечение для предотвращения ареста или освобождения судна, обладают юрисдикцией выносить решение

по существу дела, если только стороны надлежащим образом не соглашаются или не согласились передать спор на рассмотрение суда другого государства, который принимает юрисдикцию, или арбитража.

2) Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи суды государства, в котором был произведен арест или предоставлено обеспечение для предотвращения ареста или освобождения судна, могут отказаться осуществлять эту юрисдикцию, когда такой отказ допускается законом этого государства и суд другого государства принимает на себя юрисдикцию.

3) В том случае, если суд государства, где был произведен арест или предоставлено обеспечение для предотвращения ареста или освобождения судна:

- a) не обладает юрисдикцией выносить решение по существу дела; или
- b) отказался осуществлять юрисдикцию в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи,

такой суд может устанавливать и по просьбе устанавливает срок, в течение которого истец возбуждает производство в компетентном суде или арбитраже.

4) Если производство не возбуждается в течение срока, установленного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, то по просьбе дается распоряжение об освобождении арестованного судна или предоставленного обеспечения.

5) Если производство возбуждается в течение срока, установленного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, или если производство возбуждается в компетентном суде другого государства при отсутствии какого-либо установленного срока, то, если такое производство отвечает общим требованиям в отношении надлежащей правовой процедуры, любое окончательное решение, выносимое по его результатам, признается или выполняется в отношении арестованного судна или обеспечения, предоставленного в целях предотвращения его ареста или его освобождения.

6) Ничто больше в положениях пункта 5 настоящей статьи не ограничивает силу решения, вынесенного иностранным судом или арбитражем в соответствии с законом государства, в котором был произведен арест судна или предоставлено обеспечение для предотвращения его ареста или его освобождения.

Статья 8

Применение

1) Настоящая Конвенция применяется к любому морскому судну, независимо от того, плавает это судно под флагом государства-участника или нет.

2) Конвенция не применяется к судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым только для государственной некоммерческой службы. (См. Конвенцию о морских залогах и ипотеках 1993 года, статья 13 (2).)

3) Ничто в настоящей Конвенции не может толковаться как основание для возникновения морского залога.

4) Настоящая Конвенция не затрагивает какие-либо права или полномочия, которыми может обладать любое правительство или его департаменты, или любой государственный орган, или любые доковые или портовые власти в соответствии с любой международной конвенцией или любым внутренним законом или нормативным актом, задерживать любое судно или иным образом не разрешать его отход в пределах их юрисдикции.

5) Настоящая Конвенция не затрагивает право любого государства или суда давать распоряжения, касающиеся всех активов должника.

6) Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения международных конвенций, предусматривающих ограничение ответственности, или внутреннего законодательства, вводящего их в действие, в государстве, где производится арест.

7) Ничто в настоящей Конвенции не изменяет и не затрагивает действующие в государствах-участниках правовые нормы, касающиеся ареста любого судна, физически находящегося в пределах юрисдикции государства его флага, по требованию лица, постоянно проживающего или осуществляющего свои основные деловые операции в этом государстве, или любого другого лица, к которому перешло требование от такого лица в результате суброгации, передачи или иным образом.

Статья 9

Оговорки

Государство может при подписании, ратификации или принятии настоящей Конвенции или присоединении к ней зарезервировать за собой право воздержаться от применения Конвенции к судам, не плавающим под флагом государства-участника.

Приложение III

**ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ ВОСЬМОЙ СЕССИИ ОБЪЕДИНЕННОЙ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ**

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня и организация работы
3. Рассмотрение вопроса о возможном пересмотре Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года
4. Предварительная повестка дня и дата проведения следующей сессии
5. Прочие вопросы
6. Утверждение доклада о работе восьмой сессии.

Приложение IV

УЧАСТНИКИ СЕССИИ 1/

1. На сессии были представлены следующие государства:

Австралия	Марокко
Алжир	Мексика
Аргентина	Нигерия
Бахрейн	Нидерланды
Бельгия	Норвегия
Бенин	Оман
Бразилия	Пакистан
Габон	Парагвай
Гамбия	Польша
Гвинея	Португалия
Германия	Республика Корея
Гондурас	Российская Федерация
Греция	Саудовская Аравия
Египет	Соединенное Королевство Великобритании и Северной
Индонезия	Ирландии
Иран (Исламская Республика)	Соединенные Штаты Америки
Ирландия	Таиланд
Испания	Тринидад и Тобаго
Италия	Тунис
Йемен	Турция
Канада	Украина
Китай	Финляндия
Коста-Рика	Франция
Кот-д'Ивуар	Швейцария
Куба	Швеция
Либерия	Япония
Ливийская Арабская Джамахирия	
Малайзия	

1/ Список с фамилиями участников см. в документе TD/B/CN.4/GE.2/INF.1.

2. На сессии была представлена следующая международная организация:
Генеральное соглашение по тарифам и торговле
3. На сессии была представлена следующая межправительственная организация:
Организация африканского единства
4. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Международная торговая палата

Международная конфедерация свободных профсоюзов

Специальная категория

Международный морской комитет

Иберийско-американский институт морского права

Институт фирм, сдающих в аренду контейнеры для международных перевозок

Международная ассоциация классификационных обществ

Международная ассоциация портов и гаваней

Международная палата судоходства

Международная ассоциация шипчандлеров