



КОНФЕРЕНЦИЯ ПОЛНОМОЧНЫХ  
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ  
ПО КОНВЕНЦИИ О МОРСКИХ  
ПРИВИЛЕГИРОВАННЫХ ТРЕБОВАНИЯХ  
И МОРСКИХ ЗАЛОГАХ

Distr.  
GENERAL

A/CONF.162/3/Add.2  
16 March 1993

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

Женева, 19 апреля 1993 года  
Пункт 8 предварительной повестки дня

ПОДГОТОВКА И ПРИНЯТИЕ КОНВЕНЦИИ О МОРСКИХ ПРИВИЛЕГИРОВАННЫХ  
ТРЕБОВАНИЯХ И МОРСКИХ ЗАЛОГАХ

Обобщение замечаний и предложений, представленных правительствами и  
межправительственными и неправительственными организациями по проекту  
конвенции о морских привилегированных требованиях и морских залогах

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
I. ВВЕДЕНИЕ .....	1
II. ОБОБЩЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ .....	2 - 7

Неправительственные организации

Международная ассоциация портов и гаваней

## I. ВВЕДЕНИЕ

1. В настоящем документе излагаются замечания и предложения, полученные в период между 15 февраля и 4 марта 1993 года от неправительственных организаций в отношении проекта конвенции о морских привилегированных требованиях и морских залогах. В течение этого периода были получены замечания от Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ).

## II. ОБОБЩЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

### Международная ассоциация портов и гаваней

[Язык оригинала: английский]

2. Во всех странах мира порты представляют собой важное звено в транспортной цепи для тех, кто связан с международным судоходством. Можно надеяться, что новые положения, которые будут приняты в отношении морских привилегированных требований и морских залогов, будут способствовать:

- обеспечению надлежащей координации всей деятельности, связанной с морским судоходством;
- обеспечению текущей эксплуатации морских судов, а также их первоначальному приобретению.

3. Что же касается непосредственно портов, то здесь важно выделить следующие моменты:

а) Независимо от их статуса финансовое положение большинства портов в нынешних экономических условиях весьма далеко от благоприятного. Далеко не всегда и вовсе не обязательно они располагают надежной поддержкой со стороны государства, которая позволила бы им справиться с последствиями технических и финансовых трудностей. Представляемые ими интересы включают:

- интересы всех заходящих в порты судов, которые надеются воспользоваться современным и эффективным обслуживанием, затраты на которое в равной степени распределяются между ними;
- интересы правительств, которые часто выделяют значительную часть своих национальных ресурсов для больших по объему капиталовложений, необходимых для портов;
- интересы их многочисленных партнеров в местной промышленности или в транспортно-экспедиторском обслуживании грузов в портовых городах, бесперебойная экономическая деятельность которых зависит от непрерывности грузопотока в портах.

б) Интересы, связанные с бесперебойной экономической деятельностью портов, влияют на экономику страны в целом. В некоторых случаях, отдельный порт, который может функционировать почти на пределе своей пропускной способности, может обслуживать экономику всей страны при отсутствии легкодоступных альтернативных транспортных маршрутов. Экономика стран, не имеющих выхода к морю, также может зависеть от бесперебойной работы портов, расположенных в соседних странах, имеющих выход к морю. Кроме того, таможенные пошлины, взимаемые с грузов, проходящих через порты, составляют значительную часть доходов государства.

4. Поэтому МАПГ подчеркивает, что в этих условиях приводимые ниже предложения не только отражают интересы портов, но и являются жизненно важными для общих интересов целых районов.

а) Во-первых, иски в отношении портовых, канальных и других водных сборов и налогов, а также лоцманских сборов и всех других сборов, взимаемых за оказанные в порту морские услуги, должны обеспечиваться первоочередными морскими привилегированными требованиями в отношении судна.

б) Иски в отношении удаления обломков кораблекрушения в равной степени должны обеспечиваться привилегированными требованиями. Положения статьи 5 в их нынешней формулировке неприемлемы для портов, особенно для тех портов, вход в которые может быть полностью заблокирован поврежденным судном, что часто случается в особенности в развивающихся странах, экономика которых в целом может зависеть от одного порта или даже от одного глубоководного причала. Нынешняя очередность удовлетворения исков более не включает расходы по удалению обломков кораблекрушения, а портовые, канальные и другие водные сборы и лоцманские сборы следуют только после исков в отношении спасания, что является неприемлемым, учитывая, что эти услуги предоставляются для того, чтобы обеспечить успех операции по спасанию, и часто являются очень опасными. Международная ассоциация портов и гаваней считает логичным и справедливым, чтобы в статье 5 иски в отношении расходов по удалению обломков кораблекрушения четко указывались вместе с исками в отношении спасания, поскольку оба эти иска тесно связаны друг с другом.

в) Компенсация ущерба, причиненного портовым сооружениям, носит аналогичный характер. Например, ущерб, причиненный разводным мостам или шлюзным воротам, может иметь самые серьезные последствия для работы порта.

д) Следует упомянуть, к сожалению, о все увеличивающихся случаях иммобилизации судов в портах по техническим, торговым, социальным, финансовым или юридическим причинам. Часто владельцы таких судов отказываются от них. Портам приходится прилагать значительные, требующие больших затрат усилия по сохранению таких судов в течение длительных период времени, что часто случается до наложения на них ареста или до разрешения их дел. Понесенные в результате этого расходы должны начислять с момента входа судна в порт, о чем необходимо четко указать в пункте 2 статьи 11 для обеспечения того, чтобы они выплачивались в первую очередь из сумм, вырученных от продажи.

5. Во всех упомянутых выше различных обстоятельствах требования портов должны быть гарантированы в общих интересах удовлетворяемыми в первую очередь привилегированными требованиями. Такое положение предусматривается Международной конвенцией от 10 апреля 1926 года, которая применяется в настоящее время. В этой Конвенции предусматриваются удовлетворяемые в первую очередь привилегированные требования в отношении портовых сборов и в отношении расходов на сохранение судов, за которыми на четвертом месте следуют привилегированные требования в отношении возмещения ущерба. Кроме того, в Дополнительном протоколе к Конвенции имеется положение, дающее каждому государству возможность предоставлять органам администрации портов, если они удалили обломки кораблекрушения или другие предметы, препятствующие судоходству, или если они являются кредиторами по портовому сбору или возмещению за ущерб, причиненный по вине судна, обломков кораблекрушения или других предметов, право продать их и возместить свои расходы из вырученной суммы предпочтительно перед другими кредиторами. Более того, в статье 2 Конвенции указывается, что судебные издержки, причитающиеся государству, и расходы, понесенные в общих интересах кредиторов, - на сохранение судна и на совершение его продажи, имеют предпочтительное удовлетворение (статья 2.1). Это последнее положение должно быть непосредственно включено в текст любой новой конвенции.

6. Может сложиться вызывающая сожаление ситуация, если будет принята и вступит в силу новая конвенция, в которой в меньшей степени будут отражаться права, защищающие интересы портов. В такой вызывающей сожаление ситуации могут оказаться:

- сами порты и расположенные в непосредственной от них близости районы или города, а также экономика отдельной страны или нескольких стран, которые они обслуживают;
- экономика международного судоходства в целом.

7. В заключение МАПГ представляет Конференции полномочных представителей следующие предложения:

а) обеспечить более приоритетный характер морских привилегированных требований портов в отношении исков и сохранить их на том уровне, который был предусмотрен в Конвенции 1926 года;

б) в числе этих исков следует непосредственно перечислить иски, которые относятся к удалению обломков кораблекрушения, возмещению ущерба, причиненного портовым сооружениям и оборудованию, и предоставлению услуг с целью сохранения судна, когда оно не обслуживается или брошено;

с) формулировку пункта 2 статьи 5 следует читать: "иски в отношении спасания или удаления обломков кораблекрушения имеют приоритет по отношению ко всем другим морским привилегированным требованиям, которые налагаются на судно до момента, когда совершены операции, в результате которых возникают указанные привилегированные требования".

-----