



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/IGE.1/2
6 June 1996

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

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

Девятая сессия

Женева, 2 декабря 1996 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

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

Записка секретариатов ЮНКТАД и ИМО

Прилагаемый документ* подготовлен для девятой сессии Объединенной
межправительственной группы экспертов.

* Также распространяется ИМО под условным обозначением LEG/MLM/39.

ЮНКТАД/ИМО

JIGE(IX)/2
6 June 1996

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

RUSSIAN
Original: ENGLISH

Девятая сессия

Женева, 2 декабря 1996 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

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

Записка секретариатов ЮНКТАД и ИМО

Введение

На своей восьмой сессии Объединенная межправительственная группа экспертов решила использовать текст проекта статей конвенции об аресте судов, содержащийся в документе JIGE(VIII)/2, TD/V/CN.4/GE.2/5, LEG/MLM/32, в качестве основы для обсуждения на своей девятой сессии. Для облегчения работы Объединенной группы в настоящем документе представлено сравнение текста положений Конвенции об аресте судов 1952 года с проектом статей, содержащимся в документе JIGE(VIII)/2.

Сравнение проекта статей конвенции об аресте судов с Конвенцией
об аресте судов 1952 года

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 1 - Определения

Статья 1(1)

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 регистрируемого 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;
- b) гибели или телесных повреждений на суше или на воде, если они непосредственно связаны с эксплуатацией судна;
- c) спасательных операций или любого соглашения о спасании;

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 1

Статья 1(1)

В настоящей Конвенции приводимые ниже слова имеют придаваемое настоящим следующее значение:

1) "Морское требование" означает требование, возникающее на основании одной или более следующих причин:

- a) ущерба, причиненного каким-либо судном при столкновении или иным образом;
- b) гибели или телесных повреждений, причиненных каким-либо судном или в связи с эксплуатацией какого-либо судна;
- c) спасания;

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 1(1)

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, восстановления 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;

h) утраты или повреждения грузов (включая багаж), перевозимых на судне, или причинения связанного с ними ущерба;

i) общей аварии;

Статья 1(1)

d) соглашения, касающегося использования или аренды какого-либо судна на основе чартера или иным образом;

e) соглашения, касающегося перевозки грузов на каком-либо судне на основе чартера или иным образом;

f) утраты или повреждения грузов, включая багаж, перевозимых на каком-либо судне;

g) общей аварии;

h) бродмерен;

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 1 (1)

- j) буксировки;
- к) лоцманской проводки;
- л) поставленных на судно грузов, материалов, продовольствия, топлива, оборудования (включая контейнеры) или предоставленных ему услуг для его эксплуатации или технического обслуживания;
- м) постройки, ремонта, переоборудования или оснащения судна;
- н) портовых сборов, сборов за пользование каналами и другими водными путями и лоцманских сборов;
- о) 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;
- р) платежей, произведенных в отношении судна капитаном, собственником, фрахтователем по димайз-чартеру или другим фрахтователем или агентом либо от их имени;

Статья 1 (1)

- i) буксировки;
- j) лоцманской проводки;
- к) поставленных на судно грузов или материалов для его эксплуатации или технического обслуживания;
- л) постройки, ремонта или оборудования какого-либо судна или доковых расходов и сборов;
- м) заработной платы капитана, командного состава или команды;
- н) платежей капитана, включая платежи, произведенные грузоотправителями, фрахтователями или агентами от имени судна или его собственника;

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 1(1)

Статья 1(1)

q) страховых премий (включая требования по взаимному страхованию) в отношении судна, выплачиваемых собственником или фрахтователем по димайз-чартеру или от их имени;

r) любых комиссий, брокерского или агентского вознаграждения, выплачиваемых в отношении судна собственником или фрахтователем по димайз-чартеру или от их имени;

s) любого спора, касающегося права собственности или владения в отношении судна;

t) любого спора между собственниками судна, касающегося эксплуатации судна или доходов от него;

u) ипотеки или регистрируемого обременения того же характера в отношении судна;

v) любого спора, возникающего из контракта на продажу судна.

o) споров, касающихся правового титула или права собственности в отношении какого-либо судна;

p) споров между собственниками какого-либо судна, касающегося права собственности, владения, эксплуатации или доходов в отношении этого судна;

q) ипотеки в отношении какого-либо судна;

Комментарий

Проект статей конвенции об аресте судов, содержащийся в документе *JIGE(VIII)/2, TD/B/CN.4/GE.2/5, LEG/MLM/32*, основывается на проекте пересмотра Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года, который был подготовлен на Лиссабонской конференции ММК в 1985 году, с поправками, внесенными с учетом принятия Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года и замечаний/предложений, высказанных делегациями в ходе седьмой сессии ОМГЭ.

Пункт 1 статьи 1 проекта статей соответствует пункту 1 статьи 1 Конвенции 1952 года. Если в Конвенции 1952 года содержится исчерпывающий перечень морских требований, то в проекте статей принят смешанный подход, в частности определение понятия "морское требование" дополняется общими словами "такое, как", благодаря чему наряду с определенной гибкостью вносится элемент *ejusdem generis* путем включения соответствующего перечня морских требований. Перечень морских требований был расширен, в частности он охватывает все требования, обеспеченные морскими залогами в соответствии с Конвенцией о морских залогах и ипотеках (МЗИ) 1993 года и включает также другие морские требования. Подпункты *a)*, *b)*, *n)* и *o)* основаны на положениях пункта 1 статьи 4 Конвенции о МЗИ 1993 года. Подпункты *d)*, *e)*, *p)*, *q)*, *r)* и *v)* являются новыми и были добавлены на Лиссабонской конференции ММК, с тем чтобы включить другие морские требования. Была исключена устаревшая концепция "бодмерей", и были осуществлены также другие изменения для внесения ясности.

В ходе восьмой сессии ОМГЭ была создана неофициальная группа, которой было поручено обеспечить, чтобы все требования, обеспеченные морскими залогами в соответствии с Конвенцией о МЗИ 1993 года, были включены в перечень морских требований без возможных повторов или противоречий между подпунктами пункта 1 статьи 1. Рабочая группа не завершила свою работу и продолжит рассмотрение этого вопроса в ходе следующей сессии ОМГЭ. Доклад Председателя Рабочей группы содержится в приложении к докладу о работе ОМГЭ 1/.

1/ Доклад ОМГЭ о работе ее восьмой сессии см. в документе *JIGE(VIII)/7, TD/B/CN.4/GE.2/10, LEG/MLM/37*, приложение II, а обсуждения в отношении статьи 1(1) см. в приложении 1, пункты 11-20.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 1 (2)

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 все обеспечительные меры, но не включает меры, принимаемые во исполнение или для удовлетворения какого-либо судебного или арбитражного решения, подлежащего принудительному осуществлению.

Комментарий

Пункт 2 статьи 1 соответствует тому же пункту статьи 1 Конвенции 1952 года. Текст этого пункта, согласованный на Лиссабонской конференции ММК, совершенно очевидно ограничивает сферу применения Конвенции теми случаями, когда судно физически находится в пределах юрисдикции государства, накладывающего арест. То есть исключается возможность так называемого документарного ареста путем внесения соответствующей записи в регистр судов 2/. На восьмой сессии ОМГЭ в отношении этого подпункта были проведены обстоятельные обсуждения, в ходе которых большинство делегаций высказалось за определение ареста, содержащееся в пункте 2 статьи 1 Конвенции 1952 года 3/.

2/ См. The proceedings of the Lisbon Conference, CMI, 1985, Lisboa 11, p. 130.

3/ Обсуждение ОМГЭ см. в Докладе ОМГЭ о работе ее восьмой сессии, JIGE(VIII)/7, TD/B/CN.4/GE.2/10, LEG/MLM/37, приложение, пункты 21-27.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 1 (3)

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

Комментарий

Пункт 3 статьи 1 проекта статей соответствует пункту 3 статьи 1 Конвенции 1952 года 4/.

Статья 1 (4)

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

Комментарий

Пункт 4 статьи 1 проекта статей соответствует пункту 4 статьи 1 Конвенции 1952 года с некоторыми редакционными поправками.

Статья 1 (5)

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

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 1 (3)

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

Статья 1 (4)

4) "Истец" означает лицо, утверждающее о существовании морского требования в его пользу.

4/ Обсуждения в отношении пункта 3 статьи 1 см. в докладе ОМГЭ о работе ее восьмой сессии, там же, пункт 28.

Комментарий

Пункт 5 статьи 1 является новым и, как считается, носит лишь редакционный характер 5/.

Статья 2 - Правомочия ареста

Статья 2(1)

Статья 4

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. Судно может быть арестовано только в соответствии с решением суда или соответствующего судебного органа Договаривающегося государства, в котором осуществлен арест.

Комментарий

Пункт 1 статьи 2 проекта статей соответствует статье 4 Конвенции 1952 года.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 2 (2)

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

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 2

Судно, плавающее под флагом одного из Договаривающихся государств, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого из Договаривающихся государств в отношении любого морского требования, но не в отношении какого-либо другого требования; однако ничто в настоящей Конвенции не рассматривается как основание для расширения или ограничения какого-либо права или полномочий, которыми могут обладать любые правительства или их департаменты, государственные органы или доковые или портовые власти в соответствии с действующими внутренними законами или нормативными актами, арестовывать или задерживать суда или иным образом не разрешать отход судов в пределах их юрисдикции.

Комментарий

Пункт 2 статьи 2 проекта статей отражает концепцию, содержащуюся в первом предложении статьи 2 Конвенции 1952 года.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 2 (3)

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

Статья 3 (1)

1) При условии соблюдения положений пункта 4 настоящей статьи и статьи 10 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, даже если арестованное судно готово к плаванию; но никакое другое судно, помимо конкретного судна, в отношении которого возникло требование, не может быть арестовано в связи с какими-либо морскими требованиями, перечисленными в статье 1(1) о), р) или q).

Комментарий

Пункт 3 статьи 2 проекта статей основан на положениях, содержащихся в пункте 1 статьи 3 Конвенции 1952 года б/.

б/ См. Lisboa II, p. 132.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 2 (4)

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.

Комментарий

Пункт 4 статьи 2 проекта статей является новым. Он был одобрен на Лиссабонской конференции ММК.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 2 (5)

(5) При условии соблюдения положений настоящей Конвенции процедура ареста судна или его освобождение регулируется законом государства, в котором арест заграбован или произведен.

Комментарий

Пункт 5 статьи 2 проекта статей соответствует второму пункту статьи 6 Конвенции 1952 года 7/.

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 6 (2)

Процессуальные нормы, касающиеся ареста судна, ходатайства о вынесении решения, упомянутого в статье 4, и всех процессуальных вопросов, которые могут возникнуть в связи с арестом, регулируются законом Договаривающегося государства, в котором арест осуществлен или запрошен.

7/ Обсуждения, проведенные Объединенной группой по статье 2, см. в Докладе ОМГ о работе ее восьмой сессии, документ JIGE(VIII)/7, приложение 1, пункты 31-43.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 3 - Осуществление права ареста

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

Альтернатива 1:

[а) это требование обеспечивается морским залогом и относится к любой из следующих категорий:

- i) заработная плата и другие суммы, причитающиеся 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;
- 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;]

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 3 (1), (2), (4)

1) При условии соблюдения положений пункта 4) настоящей статьи и статьи 10 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, даже если арестованное судно готово к плаванию; но никакое другое судно, помимо конкретного судна, в отношении которого возникло требование, не может быть арестовано в связи с какими-либо морскими требованиями, перечисленными в статье 1 (1) о), р) или q).

(2) Суда считаются находящимися в единой собственности, если все доли в собственности на них принадлежат одному и тому же лицу или лицам.

(4) Если в случае фрахтования судна по демайз-чартеру фрахтователь, а не зарегистрированный собственник несет ответственность в связи с морским требованием в отношении этого судна, истец может арестовывать такое судно или любое другое судно, находящееся в собственности фрахтователя по демайз-чартеру, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, но никакое другое судно, находящееся в собственности зарегистрированного собственника, не может быть арестовано в связи с такими морскими требованиями.

Положения настоящего пункта применяются в любом случае, когда лицо, не являющееся зарегистрированным собственником судна, несет ответственность в связи с морским требованием в отношении этого судна.

Альтернатива 2:

[а) это требование обеспечивается морским залогом ;]

Альтернатива 3:

Эта альтернатива включает текст пункта 1 а)
альтернативы 1 вместе с новым подпунктом b) следующего
содержания:

[b) это требование обеспечивается морским залогом,
предусмотренным законом государства, в котором заграбован
арест в соответствии с положениями статьи 6 Международной
конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года ;]

- 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 а) , b)
или c) выше и если

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

- 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 димайз-чартеру несет личную ответственность в связи с этим требованием и является фрахтователем по димайз-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, являлось:

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

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

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

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.

Комментарий

Статья 3 проекта статей отражает положения пунктов 1, 2 и 4 Конвенции 1952 года g/. Пункт 1 а) статьи 3 включает три альтернативных текста. Альтернатива 1 основывается на Лиссабонском проекте с использованием терминологии, содержащейся в статье 4 (1) Конвенции о МЗИ 1993 года. Альтернатива 2 была предложена делегацией Соединенных Штатов Америки во время седьмой сессии ОМГЭ, тогда как альтернатива 3 была предложена Председателем неофициальной группы по рассмотрению национальных морских требований, созданной в ходе этой же сессии. В случае принятия альтернативы 3 подпункты *b)*, *c)* и *d)* становятся соответственно подпунктами *c)*, *d)* и *e)* g/.

g/ См. Lisboa II, pp. 134-143.

9/ Обсуждение этих трех альтернатив см. в Докладе ОМГЭ о работе ее седьмой сессии, документ JIGE(VII)/3, TD/B/CN.4/GE.2/E, LEG/MIM/3, приложение 1, пункт 42. Еще одну альтернативу, предложенную делегацией Соединенных Штатов Америки, см. в Докладе ОМГЭ о работе ее восьмой сессии, документ JIGE(VIII)/7, TD/B/CN.4/GE.2/10, LEG/MIM/37, приложение 1, пункты 44-53.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

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 определяет его характер и размер, не превышающий стоимости судна.
- 3) Любая просьба об освобождении судна по предоставленному обеспечению не рассматривается в качестве признания ответственности либо в качестве отказа от любой защиты или любого права ограничивать ответственность.
- 4) а) Если судно было арестовано в государстве, не являющемся государством-участником, и не освобождается, несмотря на предоставление обеспечения в государстве-участнике, то по обращению в суд в государстве-участнике дается распоряжение об освобождении этого обеспечения, помимо исключительных случаев, когда это является несправедливым.

Статья 5

Суд или другой соответствующий судебный орган, в пределах юрисдикции которого было арестовано судно, может разрешить освобождение судна по предоставлению достаточного залога или другого обеспечения, за исключением случаев, когда судно было арестовано в связи с какими-либо морскими требованиями, перечисленными в статье 1(1) о) и р). В таких случаях суд или другой соответствующий судебный орган может разрешить лицу, в чьем владении находится судно, продолжать использовать судно по предоставленному таким лицом достаточного залога или другого обеспечения или может иным образом решить вопрос об эксплуатации судна в течение периода ареста.

В случае отсутствия согласия между сторонами относительно достаточности залога или другого обеспечения суд или другой соответствующий судебный орган определяет его характер и размер.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 4

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.

Комментарий

Статья 4 проекта статей соответствует статье 5 Конвенции 1952 года 10/.

Статья 5

Просьба об освобождении судна под такое обеспечение не рассматривается в качестве признания ответственности или в качестве отказа от возможности правового ограничения ответственности собственника судна.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 5 - Право на повторный арест и многократные аресты

Альтернатива 1:

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:

- а) 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

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 3(3)

3) Судно не может быть арестовано, и не может предоставляться залог или другое обеспечение более одного раза в пределах одной или нескольких юрисдикций любого из Договаривающихся государств в связи с одним и тем же морским требованием, предъявленным тем же самым истцом; и если судно было арестовано в пределах одной из таких юрисдикций или если был предоставлен залог или иное обеспечение в пределах такой юрисдикции для освобождения судна или предотвращения грозящего ареста, любой последующий арест данного судна или любого судна, принадлежащего тому же собственнику, одним и тем же истцом в связи с тем же самым морским требованием аннулируется, и судно освобождается судом или другим соответствующим судебным органом этого государства, если только истец не убедит суд или другой соответствующий судебный орган в том, что залог или другое обеспечение были окончательно освобождены до последующего ареста или что имеется другая обоснованная причина для сохранения в силе ареста.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 5

- 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.

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 5

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

Альтернатива 2:

[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 имело место мошенничество или существенное искажение в связи с освобождением судна или предоставлением обеспечения.

2) Любое другое судно, которое иначе подлежало бы аресту в отношении того же самого морского требования, не может быть арестовано, за исключением случаев, когда характер или размер обеспечения, уже полученного в отношении того же самого требования, недостаточен.

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

Комментарий

Статья 5 проекта статей соответствует пункту 3 статьи 3 Конвенции 1952 года. Она включает две альтернативы. Альтернатива 1 основывается на Лиссабонском проекте; пункт с) был поставлен в скобки во время седьмой сессии ОМГЭ. Альтернатива 2 была предложена делегациями Соединенных Штатов Америки, Либерии и Республики Корея на седьмой сессии ОМГЭ 11/.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 6 - Защита собственников и фрахтователей по димайз-чартеру арестованных судов

Статья 6 (1)

1) В качестве условия ареста судна или разрешения продления уже произведенного ареста суд может наложить на иста, который требует ареста или который обеспечил арест судна, обязательство предоставить обеспечение такого характера, на такую сумму или 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:

Все вопросы относительно того, несет ли истец в том или ином случае ответственность за убытки в связи с арестом судна или предоставлением залога или другого обеспечения для освобождения или предотвращения ареста судна, определяются на основе закона Договаривающегося государства, в пределах юрисдикции которого арест был осуществлен или запрошен.

- а) незаконного или неоправданного ареста; или
- б) чрезмерного затребованного и полученного обеспечения.

11/ Обсуждения в отношении статьи 5 см. в Докладе ОМГЭ о работе ее седьмой сессии, документ JIGE(VII)/3, TD/B/CN.4/GE.2/3, LEG/MLM/30, приложение I, пункты 46-51.

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 6

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:

- а) незаконного или неоправданного ареста; или
- б) 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.

Комментарий

Статья 6 проекта статей соответствует первому пункту статьи 6 Конвенции 1952 года.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 7 - Юрисдикция по существу дела

Статья 7

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.

1) Суды страны, в которой был осуществлен арест, обладают юрисдикцией выносить решение по существу дела, если внутреннее законодательство страны, где осуществлен арест, предоставляет юрисдикцию таким судам; или в любом из следующих случаев:

- a) если истец постоянно проживает или ведет свои основные операции в стране, где был осуществлен арест;
- b) если требование возникло в стране, где был осуществлен арест;
- c) если требование относится к рейсу судна, во время которого был осуществлен арест;
- d) если требование возникло в связи со столкновением или обстоятельствами, охватываемыми статьей 13 Международной конвенции по унификации некоторых правовых норм, касающихся столкновения судов, подписанной в Брюсселе 23 сентября 1910 года;
- e) если требование связано со спасанием;
- f) если требование касается ипотеки в отношении арестованного судна.

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,

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 7

такой суд может устанавливать и по просьбе устанавлиывает 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 предоставления 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 подлежащей правовой процедуры, любое окончательное решение, выносимое по его результатам, признается и исполняется 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.

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 7

2) Если суд, в пределах юрисдикции которого было арестовано судно, не обладает юрисдикцией выносить решение по существу дела, залог или другое обеспечение, предоставленные в соответствии со статьей 5 для освобождения судна, конкретно предусматривают, что они предоставляются в качестве гарантии выполнения решения, которое может быть в конечном счете принято судом, обладающим юрисдикцией принимать такое решение; и суд или другой соответствующий судебный орган страны, где осуществлен арест, устанавливает срок, в течение которого истец должен предъявить иск в суде, обладающем такой юрисдикцией.

3) Если стороны согласились передать спор на рассмотрение определенного суда, помимо суда, в пределах юрисдикции которого был осуществлен арест, или арбитража, то суд или другой соответствующий судебный орган, в пределах юрисдикции которого был осуществлен арест, может устанавливать срок, в течение которого истец должен возбудить производство.

4) Если в каком-либо из случаев, упомянутых в двух предыдущих пунктах, не предъявляется иск или не возбуждается производство в такие установленные сроки, то ответчик может ходатайствовать об освобождении судна или залога или другого обеспечения.

5) Настоящая статья не применяется в случаях, охватываемых положениями пересмотренной Конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года.

Комментарий

Статья 7 проекта статей соответствует статье 7 Конвенции 1952 года.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

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.

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 8

1) Положения настоящей Конвенции применяются к любому судну, плавающему под флагом Договаривающегося государства в пределах юрисдикции любого Договаривающегося государства.

2) Судно, плавающее под флагом государства, не являющегося Договаривающейся стороной, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого Договаривающегося государства в связи с любым из морских требований, перечисленных в статье 1, или любым другим требованием, в отношении которого законодательство Договаривающегося государства допускает арест.

3) Однако любое Договаривающееся государство имеет право полностью или частично отказать в использовании преимуществ настоящей Конвенции любому правительству государства, не являющегося Договаривающейся стороной, или любому лицу, которое на момент наложения ареста проживало постоянно или не осуществляло свои основные деловые операции в одном из Договаривающихся государств.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья 8

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

4) Настоящая Конвенция не затрагивает каких-либо прав или полномочий, 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.

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 9

Ничто в настоящей Конвенции не может толковаться как основание для возникновения права на иск, которое, помимо положений настоящей Конвенции, не вытекает из закона, применяемого судом, рассматривающим дело, или для возникновения какого-либо морского залога, не существующего в соответствии с таким законом или Конвенцией о морских ипотечках и залогах, если последняя применима.

Статья 2

Судно, плавающее под флагом одного из Договаривающихся государств, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого из Договаривающихся государств в отношении любого морского требования, но не в отношении какого-либо требования; однако ничто в настоящей Конвенции не рассматривается как основание для расширения или ограничения какого-либо права или полномочий, которыми могут обладать любые правительства или их департаменты, государственные органы или доковые и портовые власти в соответствии с действующими внутренними законами или нормативными актами, арестовывать или задерживать суда или иным образом не разрешать отход судов в пределах их юрисдикции.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Статья 8

- 5) Настоящая Конвенция не затрагивает права 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.

Статья 9

-
-

Статья 8 - пункты 4 и 5

- 7) Ничто в настоящей Конвенции не изменяет и не затрагивает действующих в государствах-участниках правовых норм, касающихся 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, уступки или иным образом.

- 4) Ничто в настоящей Конвенции не изменяет и не затрагивает действующих в соответствующих Договаривающихся государствах правовых норм, касающихся ареста какого-либо судна в пределах юрисдикции государства флага судна по требованию лица, постоянно проживающего или осуществляющего свои основные деловые операции в этом государстве.

- 5) Если морское требование предъявляет какая-либо третья сторона, а не первоначальный истец, в результате суброгации, уступки или по какой-либо иной причине, то такая третья сторона рассматривается для целей настоящей Конвенции как имеющая то же место постоянного проживания или осуществления своих основных деловых операций, что и первоначальный истец.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

КОНВЕНЦИЯ 1952 ГОДА

Комментарий

Статья 8 проекта статей соответствует статьям 2, 8 и 9 Конвенции 1952 года. Пункт 1 статьи 8 основывается на пунктах 1-3 статьи 8 Конвенции 1952 года. В отличие от положений Конвенции 1952 года и в соответствии с тенденциями, характеризующими современные конвенции в области морских перевозок, в нем предусматривается общий характер применения проекта конвенции. Пункт 2 является новым и исключает из сферы применения проекта конвенции суда, принадлежащие государству, при условии, что они не используются для коммерческих целей. Используемая терминология была заимствована из статьи 3(2) Конвенции о МЗИ 1993 года. Пункт 3 основывается на статье 9 Конвенции 1952 года. Вопрос о включении этого пункта в статью 8, посвященную сфере применения проекта конвенции, является спорным. Пункт 4 основывается на статье 2 Конвенции 1952 года. Пункты 5 и 6 являются новыми. Пункт 6 призван не допустить коллизии конвенций. Пункт 7 основывается на пунктах 4 и 5 статьи 8 Конвенции 1952 года.

Статья 9 - Оговорки

Статья 8(1)

Государство может при подписании, ратификации или принятии настоящей Конвенции или присоединении к ней 1) отношении любого судна, плавающего под флагом зарезервировать за собой право воздерживаться от применения Договаривающегося государства в пределах юрисдикции любого Договаривающегося государства-участника.

Комментарий

Статья 9 проекта статей соответствует пункту 1 статьи 8 Конвенции 1952 года.
