



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
LIMITED

TD/B/IGE.1/L.2
5 December 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 6 повестки дня

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СЕССИОННОЙ ГРУППЫ ПОЛНОГО СОСТАВА
ОБЪЕДИНЕННОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ЮНКТАД/ИМО
ПО МОРСКИМ ЗАЛОГАМ И ИПОТЕКАМ И СВЯЗАННЫМ С НИМИ ВОПРОСАМ
В ХОДЕ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ**

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

1. Сессионная группа полного состава продолжила рассмотрение проекта статей Конвенции об аресте судов, содержащегося в документе JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39.

Статья 1 - Определения

Пункт 1

2. Сессионная группа обсудила вопрос о том, следует ли использовать в пункте 1 статьи 1 подход, аналогичный тому, который был принят в Конвенции 1952 года, и предусмотреть исчерпывающий перечень морских требований или принять более гибкий подход, сохранив перечень, который не является исчерпывающим. По этому вопросу мнения разделились:

если некоторые делегации предлагали использовать гибкий подход без установления исчерпывающего перечня морских требований, то другие делегации высказывались за принятие исчерпывающего перечня. Одна делегация предложила принять исчерпывающий перечень при условии, что каждое морское требование будет описано в общих выражениях и что в пункте 1 статьи 3 будет предусматриваться возможность осуществления ареста, независимо от того, обеспечивается ли соответствующее требование морским залогом и несет ли собственник судна личную ответственность в отношении требования.

3. Сессионная группа согласилась с тем, что этот вопрос имеет решающее значение и не может быть согласован на данном этапе. Поэтому было принято решение заключить соответствующие слова в начале пункта 1 статьи 1 в скобки и оставить решение этого вопроса до более позднего этапа, возможно, на дипломатической конференции.

4. Председатель неофициальной рабочей группы по пункту 1 статьи 1 представляя доклад о работе, проделанной неофициальной группой, заявил, что документ, представленный на рассмотрение Сессионной группы, был подготовлен по итогам обсуждений, в которых приняли участие 12 делегаций. В нем показаны изменения, которые были согласованы соответственно в Лондоне и Женеве. Кроме того, в документе содержится ряд сносок, позволяющих получить более точное представление о различных мнениях, высказанных делегациями.

5. В отношении связи между "морскими требованиями" и "морскими залогами" наблюдатель от ММК отметил, что, для того чтобы определение "морского требования" охватывало морские залогом, признанные в Конвенции о МЗИ 1993 года, нет необходимости строго использовать те же формулировки, поскольку "морские залогом" по своей природе носят более ограничительный характер, чем "морские требования".

6. Одна делегация указала на дублирование, существующее между подпунктами a) и h), и предложила исключить подпункт h). Кроме того, в последнем предложении подпункта d) следует исключить слова "либо убытков, которые были понесены или вероятно будут понесены, третьими сторонами".

7. Одна делегация поставила под сомнение целесообразность внесения изменений в подпункт m), в котором слово "постройка" было заменено словом "строительство", и выразила обеспокоенность по поводу включения слова "материальный" в подпункт a) по предложению двух других делегаций, как это указано в сносках, поскольку в случае его включения этот подпункт не будет охватывать "экономического ущерба".

8. Другая делегация просила пояснить, почему в подпункт p) было включено слово "грузоотправитель". Весьма сложно представить себе конкретную ситуацию, в которой грузоотправители могут производить платежи от имени судна. Данная делегация предложила исключить слово "грузоотправитель" и вернуться к тексту проекта ОМГЭ, если только это изменение не было произведено преднамеренно.

9. Еще одна делегация высказала мнение о том, что содержащаяся в подпункте n) ссылка лишь на "портовые расходы и сборы" может толковаться ограничительно, поскольку она может охватывать не все сборы, взимаемые в портах, например швартовые и причальные сборы. Эта делегация предложила пересмотреть редакцию подпункта n), с тем чтобы он охватывал все портовые сборы и расходы.
10. Одна делегация отметила, что подпункты a) и h) сохраняются, поскольку была исключена вторая часть подпункта a). Предложение о сохранении слова "материальный" в подпункте a) было высказано с тем, чтобы сюда не включались последующие убытки. Эта делегация предложила оставить слово "непосредственно" в подпункте b), поскольку Группа не пришла к единому мнению о целесообразности сохранения или исключения этого слова. Слово "грузоотправитель" было включено в подпункт p) по аналогии с текстом Конвенции 1952 года. В отношении подпункта d) эта делегация высказала мнение о том, что в свете компромиссного подхода, использованного в Конвенции о МЗИ, судно не должно арестовываться на основании требований, вытекающих из ущерба в связи с перевозкой нефти или других опасных или вредных веществ, компенсация за который выплачивается истцам в соответствии с международными конвенциями или национальным законодательством, предусматривающими строгую ответственность и обязательное страхование. В отношении подпункта e) эта делегация отметила, что суда, терпящие бедствие, не должны арестовываться в силу связанных с этим возможных рисков.
11. Другая делегация подчеркнула, что в предложенном проекте слово "сборы" в подпункте n) является удовлетворительным и охватывает все виды сборов, взимаемых с судна в порту.
12. Одна делегация отметила, что объединение подпунктов s) и v) может привести к возникновению редакционных проблем, поскольку в пункте 1 статьи 4 содержатся некоторые перекрестные ссылки на пункт 1 статьи 1. Поэтому целесообразнее было бы сохранить подпункты s) и v) в первоначальной редакции.
13. Одна делегация выразила серьезную обеспокоенность по поводу сохранения скобок в обобщенном тексте пункта 1 статьи 1, поскольку большинство участников Группы неоднократно высказывали свое предпочтение в отношении использования открытого листа. Сохранение скобок и открытого листа может вводить в заблуждение относительно реальных предпочтений, высказанных Группой. Однако Группа подтвердила свое предыдущее решение об использовании скобок для целей выявления проблем.
14. Было принято решение о том, что замечания, высказанные делегациями, будут отражены в докладе Группы и документе о результатах работы неофициальной рабочей группы, который будет включен в приложение к докладу. Было также принято решение о том, что секретариат подготовит чистый текст всех проектов статей, включая пункт 1 статьи 1, в консультации с Председателем и с учетом обсуждений, проведенных в Сессионной группе.

TD/B/IGE.1/L.2

page 4

Пункт 2

15. Группа отметила, что на своей последней сессии она решила вернуться к определению ареста, содержащемуся в пункте 2 статьи 1 Конвенции 1952 года. Большинство делегаций поддержали в принципе предложение Японии (см. документ JIGE(XI)/3, пункты 2 и 3) о том, чтобы непосредственно предусмотреть, что установленные процедуры ареста не охватывают меры, принимаемые на основании любого документа, подлежащего принудительному осуществлению таким же образом, как и судебные решения. По мнению некоторых из этих делегаций, выражение **"другие документы"**, содержащееся в указанном предложении, является слишком неточным, и необходимо найти надлежащую формулировку.

16. Было отмечено, что если будет оставлено определение, содержащееся в пункте 2 статьи 1 Конвенции 1952 года, с включением поправки, предложенной Японией, то вторая часть определения, содержащегося в пункте 2 статьи 1 проекта, подготовленного ОМГЭ, может быть сохранена.

17. Предложение о том, что в определении ареста должна содержаться ссылка не только на физические меры, но и на регулирование правовых последствий, не было поддержано, поскольку будет весьма сложно обеспечить осуществление этих положений во всем мире с учетом применяемого национального законодательства.

18. После консультаций с рядом делегаций Председатель предложил новый текст этого пункта, содержащийся в документе CRP.3. С учетом некоторых поправок, сделанных в связи с этим предложением, Группа приняла следующий текст:

"Арест" означает любое задержание или ограничение передвижения судна в качестве обеспечительной меры по распоряжению суда для обеспечения морского требования, но не включает задержание судна во исполнение или для удовлетворения какого-либо судебного или арбитражного решения или другого имеющего обязательную силу постановления" .

19. Группа отметила, что в силу важнейшего значения этого определения в дальнейшем необходимо будет продолжить его рассмотрение. В этом отношении было высказано мнение о возможном включении ссылки на то, что судно должно физически находиться в пределах юрисдикции государства, где осуществляется арест.

20. Была обсуждена также целесообразность включения ссылки на правовые ограничения, которые могут возникнуть в результате ареста, такие, как запрет на установление ипотеки в отношении арестованного судна или его продажу. Группа отклонила это предложение, поскольку, по ее мнению, последствия ареста должны регулироваться не в определениях конвенции, а в национальном законодательстве.

Пункт 3

21. Группа приняла предложение, представленное Соединенным Королевством в документе JIGE(XI)/3, пункты 10 и 11, об использовании определения "**лица**", содержащегося в Конвенции о гражданской ответственности 1969 года и Конвенции ВОВ 1996 года.

Пункт 4

22. Предложение одной делегации о включении дополнительных условий, определяющих, что истец должен представить доказательство опасности того, что требование может быть не удовлетворено, не было принято Сессионной группой. В этой связи было указано, что определения не следует без необходимости перегружать условиями по существу вопросов, которые должны быть определены в других статьях Конвенции.

Пункт 5

23. В отношении этого пункта не было высказано никаких замечаний. Сессионная группа приняла его текст в существующей редакции.

24. Некоторые делегации предложили изменить формулировку текста данной статьи на испанском языке, с тем чтобы значение этого положения было передано с помощью положительной, а не отрицательной формулировки, как и в английском тексте.

Статья 2 - Правомочия ареста

Пункт 1

25. Предложение, представленное Соединенным Королевством в документе JIGE(XI)/3, пункт 12, об исключении ссылки на "**затребованный**" арест и замене слова "**произведен**" на слово "**осуществлен**" нашло широкую поддержку. Некоторые делегации предложили также включить ссылку на "**Договаривающиеся государства**", содержащуюся в статье 4 Конвенции 1952 года. Предложение о включении ссылки на то, что судно должно находиться в пределах юрисдикции договаривающегося государства, не было поддержано, поскольку, по мнению некоторых делегаций, это обстоятельство является само собой разумеющимся.

26. Группа обсудила вопрос о том, во всех ли случаях требуется решение суда для освобождения судна из-под ареста. По мнению ряда делегаций, если истец и ответчик придут к согласию и должным образом уведомят портовые власти, то это может служить достаточным основанием для освобождения из-под ареста без вмешательства суда, по распоряжению которого был наложен арест. Подобная процедура могла бы оказаться полезной в тех случаях, когда стороны достигают согласия в официальные нерабочие дни, когда суды закрыты.

27. Большинство делегаций не согласились с этой точкой зрения. По их мнению, вмешательство суда для освобождения судна из-под ареста должно быть обязательным требованием в связи с необходимостью обеспечения правовой определенности и защиты возможных интересов третьих сторон. Были приведены примеры случаев, когда судебные органы продолжают постоянно функционировать во время официальных нерабочих дней для обеспечения незамедлительного освобождения судна из-под ареста.

28. Сессионная группа приняла предложение Соединенного Королевства о включении ссылки на "**Договаривающиеся государства**" по аналогии со статьей 4 Конвенции 1952 года.

Пункт 2

29. Сессионная группа решила включить слово "только" после слова "арестовано", с тем чтобы этот пункт гласил: "Судно может быть арестовано только в отношении...".

Пункт 3

30. Сессионная группа рассмотрела предложение наблюдателя от МПС об исключении слов "или находится в плавании" из текста этого пункта.

31. Некоторые делегации отметили, что может быть довольно сложно осуществить арест судна, уже готового к плаванию, и это может также приводить к возникновению проблем, касающихся безопасности. В ответ на это другие делегации привели примеры, когда судно, отправившееся в плавание, может быть возвращено в порт, в особенности если оно по-прежнему находится в пределах крупной портовой акватории.

32. Был обсужден вопрос о возможных последствиях этого пункта в свете положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года. В этой связи была сделана ссылка на пункт 3 статьи 28 этой Конвенции, в котором признается право прибрежного государства применять в соответствии со своими законами арест по гражданскому делу в отношении иностранного судна, находящегося на стоянке в территориальном море или проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод.

33. В этом контексте была сделана ссылка на предоставленное прибрежному государству право преследования по горячим следам. Было отмечено, что в статье 111 Конвенции по морскому праву допускается осуществление этого права, если прибрежное государство имеет достаточные основания считать, что иностранное судно нарушило законы и правила этого государства. Было указано, что этот вопрос публичного права не относится к сфере применения будущей конвенции об аресте.

34. С учетом соображений, в соответствии с которыми следует предусмотреть возможность ареста судна, даже если оно уже находится в плавании, были рассмотрены последствия, к которым может привести исключение слов "**или находится в плавании**" из текста проекта. По мнению ряда делегаций, прибрежное государство в любом случае может арестовывать судно, покидающее или покинувшее порт, пока оно находится в пределах его юрисдикции. Было предложено включить в Конвенцию четкие положения, указывающие, что арест может осуществляться только в отношении судов, находящихся в пределах юрисдикции прибрежного государства. Некоторые делегации высказались за сохранение текста пункта 3 статьи 2 в существующей редакции, тогда как другие делегации предложили его исключить или поставить в скобки.

35. По мнению других делегаций, исключение этого пункта может толковаться как установление ограничения в отношении правомочий государства на арест иностранного судна. Подобное ограничение фактически может привести к невозможности осуществления ареста во многих случаях, когда требование не было обосновано надлежащим образом из-за недостатка времени, хотя оно является законным. Было указано также на различие между физическим вмешательством и правовыми последствиями ареста, которые во многих случаях выступают источником путаницы по поводу того, в какой мере государство может осуществлять юрисдикцию в этом отношении.

36. Группа решила заключить текст этого пункта в квадратные скобки.

Пункт 4

37. Группа приняла рабочее предложение Соединенного Королевства, содержащееся в пунктах 13-15 документа JIGE(IX)/3 и имеющее целью уточнить содержание данного текста. Группа не смогла принять предложение, предусматривающее исключить слова "**для целей получения обеспечения**", которые, по мнению некоторых делегаций, являются излишними.

Пункт 5

38. Сессионная группа обсудила предложение, представленное Соединенным Королевством (JIGE(IX)/3, пункт 16) и имеющее целью включить ссылку только на закон государства, в котором **осуществлен** арест, что предполагает, таким образом, исключение ссылки на закон государства, в котором арест **затребован**.

39. Некоторые делегации отметили, что, если аналогичное предложение было принято Группой в случае пункта 1, то в случае пункта 5, который относится к иной ситуации, необходимо проводить соответствующее различие. Ссылка на применение ареста в этом случае является важной, поскольку она относится к процедурным аспектам **lex fori**, причем здесь также следует иметь в виду случаи, когда арест запрошен, но не осуществлен.

40. Группа выразила мнение, что в данном случае следует отдать предпочтение формулировке, использованной в Конвенции 1952 года. В этой связи группа решила заменить слова "затребован или произведен" словами "осуществлен или запрошен".

41. Одна из делегаций предложила включить в текст этого пункта требование, в соответствии с которым до ареста собственнику или капитану соответствующего судна необходимо направить уведомление об искомом требовании. В данном предложении содержится оговорка на предмет того, что данное уведомление не должно рассматриваться в качестве условия, допускающего арест. Делегация разъяснила, что это предложение следует рассматривать лишь как процедурное требование, которое необходимо включить в Конвенцию. Впоследствии решение о том, кто должен соблюдать это требование и следует ли применять какие-либо санкции в случае несоблюдения, а также последствия такого несоблюдения, должно приниматься на основании национального законодательства. Включение этого предложения в Конвенцию об аресте судов рассматривается как предотвращающее использование меры защиты в виде ареста, используемого для принуждения собственников судов к производству выплат в порядке удовлетворения требований.

42. Большинство делегаций выступили против этого предложения на том основании, что процессуальные нормы следует рассматривать в целом в рамках внутрисударственного права. В этой связи было также отмечено, что, поскольку данное предложение не является предварительным условием, от которого могло бы зависеть предоставление разрешения на арест, оно не достигнет своей основной цели, которая как раз и заключается в предотвращении такой ситуации, когда власти государства, в котором был запрошен арест, налагают запрет на выход судна в море.

43. Группа не смогла принять это предложение.

44. Сессионная группа рассмотрела предложение, внесенное Францией (в документе SRP.1) и предусматривающее, что государства-участники включают в свое внутреннее законодательство правила, ограничивающие финансовые последствия ареста судов для портов. Это предложение соответствует целому ряду заявлений МАПГ по поводу необходимости рассмотреть проблему последствий ареста судов для портов.

45. Участники в целом признали необходимость урегулирования вопроса финансовых последствий для портов, обусловленных арестом судов. Если некоторые делегации заявили о своей готовности поддержать это предложение, то другие обусловили свою поддержку включением в предложение поправки, предусматривающей, что принятие соответствующего законодательства государствами-участниками является не обязательным, а скорее факультативным. Одна из делегаций высказала предположение о том, что в качестве альтернативы в статью 6 можно было бы включить требование, предусматривающее, что истец гарантирует финансовое обеспечение в целях покрытия портовых расходов.

46. Вместе с тем большинство делегаций выразили мнение о том, что, несмотря на необходимость соответствующего национального законодательства, возможности и обстоятельства решения этой задачи должны быть оставлены полностью на усмотрение государств. В этой связи какое-либо положение в этом плане в будущую конвенцию об аресте судов включать не следует.

47. Группа не смогла принять предложение, внесенное Францией.

Статья 3 - Осуществление права ареста

48. Сессионная группа рассмотрела три альтернативных текста пункта 1 статьи 3, касающегося осуществления права ареста. Она также обсудила следующее новое компромиссное предложение, внесенное делегацией Соединенных Штатов Америки (TD/B/IGE.1/СРR.2);

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

- a) это требование обеспечивается морским залогом и относится к следующим категориям: (I) - (V) [как указано в альтернативе 1 в документе JIGE (IX)/2]; или
- b) это требование обеспечивается морским залогом, помимо случаев, упомянутых в подпункте а), признаваемым законом государства, в котором затребован арест; или
- c) это требование основано на зарегистрированной ипотеке или обременении того же характера; или
- d) [как указано в подпункте c) альтернативы 3 в документе JIGE (IX)/2, стр. 15]; или
- e) [как указано в подпункте d) альтернативы 3 в документе JIGE (IX)/2, стр. 15].

Пункты 2 и 3 статьи 3 остаются без изменения (JIGE (IX)/2, стр. 16-17)".

49. Делегация Соединенных Штатов Америки разъяснила, что данное предложение основано на нынешнем тексте альтернативы 3, а также на тексте предложения, представленного ею в ходе восьмой сессии Объединенной группы. И хотя она снова отдала предпочтение тексту альтернативы 2, она тем не менее признала, что эта

альтернатива 2 вызывает серьезную обеспокоенность у целого ряда делегаций. В этой связи данное предложение было внесено с целью облегчить поиск компромиссного решения. Это предложение предусматривает внесение следующих изменений в альтернативу 3:

- а) слово "предоставленным" было заменено словом "признаваемым", с тем чтобы дать соответствующему национальному суду возможность санкционировать арест судна, если, на основе выбора анализа права, суд признает требование в качестве предъявленного даже в том случае, если национальный закон не предусматривает обеспечение таким залогом;
- б) ссылка на Конвенцию МЗИ 1993 года была исключена, с тем чтобы данный проект пересмотренного варианта конвенции об аресте мог использоваться сам по себе без прямой увязки с вышеупомянутой Конвенцией;
- с) этот пункт объясняет целый ряд проектов поправок, предложенных некоторыми делегациями после восьмой сессии Объединенной группы. В подпункте б) пункта 1 статьи 3 были включены слова "помимо случаев, упомянутых в подпункте а)".

Таким образом, в итоге данное предложение четко предусматривает морские залогов, признанные статьей 4 Конвенции МЗИ, и обеспечивает соответствующее средство обеспечения морских залогов, помимо случаев, признанных в статье 4 Конвенции, однако ни одно государство не обязано обеспечивать морские залогов в случае, предусмотренном подпунктом б) пункта 1 статьи 3. Этот вопрос решается на основании национального права суда, рассматривающего данный случай.

50. Многие делегации выразили мнение о том, что, хотя предложение Соединенных Штатов Америки и имеет некоторые недостатки, оно тем не менее создает хорошую основу для компромисса.

51. Некоторые делегации, которые выступили в поддержку альтернативы 3 или альтернативы 1, заявили о своей готовности принять вышеупомянутое предложение при условии внесения некоторых поправок, поскольку, по их мнению, оно соответствует компромиссу, принятому на основании статьи 6 Конвенции МЗИ 1993 года. В этой связи было отмечено, что, хотя обе Конвенции не следует увязывать друг с другом, тем не менее важно обеспечить между ними должное соответствие. Был задан вопрос о том, является ли намеренным отсутствие ссылки в пункте б) на слова, содержащиеся в вводной части к статье 6 Конвенции МЗИ. В соответствии со статьей 6 национальным морским залогом могут обеспечиваться только требования к "собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна". Исключение любой четкой ссылки на эту статью без включения сути ее названия может, несомненно, расширить сферу применения этой Конвенции посредством также включения требований к фрахтователям по тайм-чартеру или рейсовому чартеру в качестве основания для ареста. Делегация Соединенных Штатов Америки подтвердила, что она предпочитает сохранить нынешнюю формулировку данного предложения и включить требование к фрахтователям по тайм-чартеру и рейсовому чартеру.

52. Одна из делегаций предложила включить в пункт b) слова "требования к собственнику, фрахтователю по демайз-чартеру, оператору судна". Это предложение было поддержано большинством делегаций. Далее было предложено включить в подпункт a) предложения те же слова, которые были также включены в вводную часть к статье 4 Конвенции МЗИ.

53. Некоторые делегации выразили сомнение по поводу необходимости использовать в подпункте b) слово "зарегистрированной". Другие делегации предложили использовать термин "зарегистрированной" также в связи с "ипотекой" или обременением того же характера. Одна из делегаций предложила использовать в подпункте c) слова "ипотеки или регистрируемого обременения того же характера" из пункта 1 статьи 1. Другая делегация предложила использовать в подпункте v) пункта a) статьи 1 ту же формулировку, которая используется в подпункте e) пункта 1 статьи 4 Конвенции МЗИ.

54. Некоторые делегации предпочли использовать в подпункте b) слово "предусматриваемым" вместо "признаваемым". В этой связи было отмечено, что данное предложение может в противном случае привести к еще более активным поискам "удобного суда" и отнюдь не будет способствовать унификации правовых норм.

55. Некоторые делегации задали вопрос относительно того, следует ли сохранять подпункт d) ii) пункта 1 и подпункт b) пункта 2 статьи 3. Эти делегации предпочли подход, принятый в Конвенции 1952 года, и предложили предусмотреть возможность предотвращения ареста в случае требований, не обеспечиваемых морскими залогами, по которым фрахтователи по демайз-чартеру и тайм-чартеру несут личную ответственность. В этой связи данные делегации предпочли исключить эти подпункты.

56. Одна из делегаций заявила, что цель Конвенции об аресте заключается в обеспечении свободного плавания судов и в защите интересов международной морской торговли. В результате этого она защищала бы интересы не только собственников судов, но и всех субъектов международной торговли, включая владельцев грузов, фрахтователей, портовые власти, банки и т.д. В этой связи в интересах всей этой отрасли было бы целесообразно ограничить арест только случаями абсолютной необходимости. По мнению этой делегации, арест должен допускаться только в том случае, если собственник несет ответственность в связи с данным требованием. В тех случаях, когда собственник не несет личной ответственности в связи с данным требованием, арест должен допускаться в исключительных случаях, например в тех, когда требование обеспечено морским залогом. В этой связи данная делегация высказалась за исключение подпункта d) ii) пункта 1 и подпункта b) пункта 2 данной статьи.

57. Одна из делегаций выразила сомнение по поводу необходимости в пункте 3 настоящей статьи. В этой связи было уточнено, что данный пункт является частью компромисса, достигнутого в Лиссабоне и имеющего целью запретить арест в случае требований, которые не могут быть удовлетворены в отношении данного судна.

58. Сессионная группа также рассмотрела предложение делегации Соединенного Королевства (содержащееся в документе JIGE(IX)/3). Эта делегация предпочла не производить четкую увязку обеих конвенций, особенно в том случае, если перечень морских требований, содержащийся в пункте 1 статьи 1, будет исчерпывающим. Любая увязка, если она считается необходимой, должна ограничиваться только ссылкой на морские залоги, признаваемые правом государства, в котором произведен арест. В этой связи предлагается изменить пункты а) и б) следующим образом:

- "а) это требование обеспечивается морским залогом, признаваемым законом государства, в котором произведен арест;
- б) это требование основано на ипотеке или регистрируемом обременении аналогичного характера;"

Это предложение было поддержано рядом делегаций.

59. Обозреватель от Международной ассоциации арендодателей в международных контейнерных перевозках (ААМК) предложил рассмотреть вопрос о включении в подпункт d) ii) пункта 1 фрахтователей по тайм-чартеру и расширении возможностей ареста с учетом того, что данная правовая мера защиты является менее суровой по сравнению с залогом и не всегда ведет к вынужденной продаже, поскольку после предоставления обеспечения судно освобождается из-под ареста.

60. Обозреватель от Международной ассоциации судостроительных компаний (МАСК) выразил беспокойство по поводу того, что некоторые поправки к Конвенции об аресте могут отрицательно сказаться на интересах судостроительных компаний. До принятия Конвенции МЗИ 1993 года судостроительные компании располагали морским залогом в отношении своих требований. Поправки, внесенные в Конвенцию МЗИ 1993 года, а также новая Конвенция об аресте может привести к существенному ослаблению позиции судостроительных компаний.

61. Обозреватель от ассоциации свободной торговли поддержал предложение Соединенных Штатов Америки и обратил внимание на тот факт, что двусторонние соглашения между государствами зачастую исключают возможность ареста судна членами экипажа в связи с их требованиями.

62. Обозреватель от МПС предпочла текст альтернативы 1, однако высказала мнение о том, что, поскольку эта альтернатива вряд ли приемлема, необходимо найти компромиссное решение. В этой связи она предложила рассмотреть вопрос о заключении предложения Соединенных Штатов Америки с поправками, внесенными в него некоторыми делегациями, в квадратные скобки таким же образом, как это сделано в отношении слов "такое, как" в пункте 1 статьи 1.

63. С учетом изложенного выше Сессионная группа решила взять предложение делегации Соединенных Штатов Америки за основу и внести следующие поправки:

- i) включить в подпункт а) слова "требования к собственнику, фрахтователю по демайз-чартеру, управляющему или оператору судна", взятые из вводной части к статье 4 Конвенции МЗИ;
- ii) заключить подпункт б) в квадратные скобки, добавив аналогичные слова из вводной части к статье 6 Конвенции МЗИ;
- iii) использовать в подпункте с) слова "ипотека или регистрируемое обременение того же характера", взятые из пункта 1 статьи 1; необходимо также рассмотреть вопрос о том, можно ли использовать в данном контексте термин "регистрируемое";
- iv) заключить подпункт d) ii) и подпункт б) пункта 2 текста ОМГЭ в квадратные скобки;
- v) включить концепцию требований, вытекающих из гражданских правонарушений, из статьи 4 Конвенции МЗИ в подпункт а) v) пункта 1 посредством включения слов "в результате гражданских правонарушений" после слов "материального ущерба или вреда".

Статья 4 - Освобождение из-под ареста

Пункт 1

64. Сессионная группа рассмотрела предложение Японии (документ JIGE(IX)/3) о том, чтобы Группа вернулась к рассмотрению текста Конвенции 1952 года, поскольку он исключает вынужденное освобождение из-под стражи в результате предоставления обеспечения в случае ареста в связи со спорами, касающимися права собственности или владения в отношении судна. Эту оговорку следует также включить в существующий пункт 1. Таким образом, второе предложение могло бы включать второе предложение пункта 1 статьи 5 Конвенции 1952 года с включением следующих двух дополнительных поправок в его формулировку: исключить выражения "**или другой соответствующий судебный орган**" и "**залога или другого**".

65. Группа приняла это предложение.

Пункт 2

66. Группа рассмотрела предложение, внесенное Соединенным Королевством (документ JIGE(IX)/3) и имеющее целью включить ссылку на стоимость судна.

67. Это предложение было поддержано несколькими делегациями на том основании, что ограничение суммы ответственности, применяемой при определении обеспечения, может, в очень частых случаях, превышать стоимость судна.

68. Другие делегации высказались против этого предложения. По их мнению, предоставленное обеспечение с целью добиться освобождения судна из-под ареста должно в обязательном порядке увязываться со стоимостью судна, которая, в конечном итоге, представляет собой единственную стоимость, которую можно получить в случае вынужденной продажи. Некоторые из этих делегаций отметили, что в пункте 5 статьи 8 разъясняется, что Конвенция об аресте не будет затрагивать применение международных конвенций, предусматривающих ограничение ответственности.

69. Группа решила заключить выражение "не превышающий стоимости судна" в квадратные скобки.

Пункт 3

70. В отношении этого пункта никаких замечаний высказано не было.

Пункт 4

71. Группа приняла к сведению мнение двух делегаций, согласно которому в подпунктах а) и б) после первого упоминания обеспечения, предоставленного в государстве-участнике, следует включить выражение "**в отношении этого же требования**".

72. Группа рассмотрела вопрос о целесообразности исключения из подпункта а) фразы "**помимо исключительных случаев, когда это является несправедливым**". Несколько делегаций выступили за исключение этой фразы, учитывая неточность значения слова "**несправедливым**" и маловероятность применения этой оговорки.

73. Другие делегации, признавая нечеткость данной формулировки, придерживаются все же мнения о том, что данная оговорка необходима для урегулирования любых возможных случаев, когда решения, принимаемые в пределах юрисдикции государства, не являющегося государством-участником, могут сказаться на осуществлении государством-участником основных положений конвенции в отношении освобождения обеспечения.

74. Группа приняла решение заключить эту фразу в квадратные скобки.

75. С учетом решения, принятого по пункту 2 статьи 4, Группа постановила заключить в квадратные скобки ссылку на стоимость судна в подпункте б) пункта 4.

Статья 5 - Право на повторный арест и многократные аресты

76. Сессионная группа рассмотрела два альтернативных текста проекта статей. Большинство делегаций высказались в пользу текста альтернативы 1, поскольку, по их мнению, он представляет собой четкую и сбалансированную основу для рассмотрения вопроса о повторном аресте и многократных арестах. Эти делегации считают, что альтернатива 2 носит слишком ограничительный характер. Вместе с тем был высказан ряд сомнений в отношении подпункта с) альтернативы 1. Было выражено мнение о том, что его формулировка весьма неопределенна, например в смысле использования таких терминов, как "**путем разумных мер**", которые могут создать опасность неоднозначного толкования. Несколько делегаций выступили в пользу альтернативы 2 в целях ограничения права на повторный арест в интересах повышения эффективности морских перевозок.

77. По мнению одной делегации, альтернатива 1 не отвечает цели Конвенции. Было также отмечено, что вопросы достаточности обеспечения в целях освобождения судов охватываются положениями статьи 4. Эта делегация поставила вопрос о моменте принятия решений о достаточности обеспечения в целях подпункта а) пункта 1 статьи 5 и о полномочиях на принятие таких решений. По ее мнению, подпункт а) пункта 1 статьи 5 имел бы отношение к делу только при изменении обстоятельств конкретного случая. Было указано, что подобная ситуация может возникать лишь на более позднем этапе после освобождения судна в результате предоставления обеспечения, характер и размер которого были либо согласованы сторонами, либо установлены судом. Одна делегация предложила внести соответствующие поправки в подпункт а) пункта 1 статьи 5, если будут приняты предложения о внесении поправок в пункт 2 статьи 4 со ссылкой на "**общее ограничение ответственности судна**" или "**размер требования**".

78. Наблюдатель от Международной палаты судоходства (МПС) напомнил, что замечания, представленные его делегацией в ходе восьмой сессии Объединенной группы (и содержащиеся в документе JIGE/(IX)/4), по-прежнему остаются в силе. Его делегация выступает в поддержку текста альтернативы 2, с тем чтобы ограничить любое право на повторный арест рамками конкретных и четко оговоренных обстоятельств.

79. Наблюдатель от Международного морского комитета (ММК) высказал сомнения по поводу того, охватывается ли положениями пункта 2 статьи 5 ситуация, в которой арестованное судно продано в принудительном порядке, но выручки от его продажи недостаточно для удовлетворения требования.

80. Сессионная группа приняла решение сохранить текст альтернативы 1, оставив подпункт с) в квадратных скобках, и исключить альтернативу 2.

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

Пункт 1

81. Ряд делегаций поддержали мнение наблюдателя от МПС о необходимости предусмотреть обязательство со стороны истца предоставить обеспечение за любой понесенный ответчиком ущерб, за который истец может быть признан несущим ответственность. С учетом этого было выдвинуто предложение о том, что в пункте 1 должна содержаться императивная норма о наложении судом на истца, требующего ареста, обязательства предоставить обеспечение. Соответственно, выражение "**может наложить**" следует заменить словом "**налагает**". Большинство делегаций не смогли согласиться с этим предложением. По их мнению, суды должны иметь возможность по своему усмотрению принимать решение относительно того, следует ли требовать от истца, добивающегося ареста, предоставления обеспечения и, в положительном случае, - в какой момент, какого характера и в каком размере. В этой связи упоминалось право членов экипажа требовать ареста судна в качестве гарантии выплаты заработной платы: их право добиваться ареста должно признаваться, даже если они не в состоянии предоставить обеспечение. По мнению делегаций, выступающих за замену слов "**может наложить**" словом "**налагает**", эти ситуации надлежащим образом урегулированы в остальных пунктах статьи.

82. Группа рассмотрела внесенное Соединенным Королевством (документ JIGE(IX)/3, пункты 25 и 26) предложение исключить ссылки на "неоправданный" арест в подпункте а) пункта 1 и подпункте а) пункта 2. Было высказано мнение о том, что, за исключением случая незаконного ареста, истец не должен оказываться наказанным за арест судна, даже если такая мера была недостаточно обоснованной. Ряд делегаций выступили против этого предложения. По их мнению, предложенные изъятия повлекут за собой сужение круга возможностей защиты ответчика, который для получения компенсации за убытки, понесенные в результате ареста, будет вынужден доказывать факт недобросовестности ответчика. По поводу довода о том, что ссылка на неоправданный арест может противоречить национальному законодательству, было указано, что таких коллизий можно избежать с помощью пункта 3 данной статьи, в соответствии с которым ответственность истца будет устанавливаться на основе закона государства, где произведен арест.

83. Было отмечено, что, хотя в пункте 1 статьи 7 ссылка на юрисдикцию выносить решение по существу дела распространяется не только на произведенные аресты, но и на обеспечение, предоставленное для предотвращения ареста, в пункте 2 статьи 6 ссылка на последний упомянутый случай отсутствует. В этой связи было высказано мнение о том, что можно было бы включить в этот пункт ссылку на "**обеспечение для предотвращения ареста**" и "**освобождения судна**".

84. Сессионная группа постановила сохранить текст статьи 6 в существующей формулировке, заключив, однако, слово "**неоправданного**" в подпункте а) пункта 1 и подпункте а) пункта 2 в квадратные скобки.

Пункты 2, 3, 4 и 5

85. Каких-либо конкретных замечаний в связи с этими пунктами высказано не было.

Статья 7 - Юрисдикция по существу дела

86. Отвечая на вопрос относительно оснований для расширения в проекте статьи 7 сферы действия юрисдикции по существу дела наблюдатель от ММК разъяснил, что пункт 1 статьи 7 Конвенции 1952 года на практике не является компромиссом между системами гражданского и общего права, как это подразумевалось. В результате страны общего права сохранили свою систему, в соответствии с которой арест в случае морских требований является основанием для приобретения юрисдикции, в то время как в странах гражданского права юрисдикция без каких-либо особых причин предусматривается Конвенцией лишь в отношении некоторых требований. В целях обеспечения единообразия составители проекта текста ММК в 1985 году сочли необходимым предусмотреть юрисдикцию во всех случаях, а не в отношении некоторых морских требований. Наблюдатель от ММК также предложил включить в пункт 5 статьи 7 после слов **"компетентном суде"** ссылку на **"арбитражный суд"**, чтобы соответствующая формулировка звучала следующим образом **"...или если производство возбуждается в компетентном суде или арбитражном суде другого государства..."**.

87. Одна из делегаций поставила вопрос о применимом законе в ситуации, когда стороны надлежащим образом соглашаются передать спор на рассмотрение суда другого государства в соответствии с пунктом 1 статьи 7. Ряд других делегаций предложили исключить слова **"надлежащим образом"** в пункте 1 статьи 7, поскольку они недостаточно ясны и могут породить разногласия. Одна из делегаций указала на необходимость пересмотра перевода на арабский язык терминов **"требование"**, **"истец"** и **"морское требование"**.

88. Сессионная группа постановила сохранить статью 7 текста ОМГЭ, включив в пункт 5 слова "арбитражный суд".

Статья 8 - Применение

Пункт 1

89. Наблюдатель от ALDENAVE обратил внимание участников на тот факт, что в соответствии с этим пунктом положения Конвенции будут применяться к любому морскому судну, независимо от того, под чьим флагом оно плавает. Он предложил придерживаться подхода, принятого в статье 13 (1) Конвенции о МЗИ, добавив в конце рассматриваемого пункта следующую фразу: "если на арестованное судно государства, не являющегося государством-участником, распространяется юрисдикция государства-участника в момент ареста".

90. Одна из делегаций поддержала это предложение при условии внесения в него редакционных изменений. Другая делегация высказалась за узкий подход, предусмотренный в Конвенции 1952 года. Хотя статья 8 нового проекта расширяет сферу применения Конвенции, статья 9 имеет противоположный эффект. По мнению этой делегации, в случае принятия подхода 1952 года отпадет необходимость в дополнительных положениях или оговорках. Однако это предложение получило поддержку лишь еще одной делегации.

91. Наблюдатель от ММК заявил, что согласно положениям пункта 2 статьи 8 Конвенции 1952 года право на арест в отношении морских требований распространяется также на суда, плавающие под флагом государства, не являющегося Договаривающейся стороной, однако преимущества, предусмотренные в статье 2, на эти суда не распространяются. Возникает проблема из-за расхождений в формулировках пунктов 1 и 2 статьи 8. Новый текст, проект которого составлен в Лиссабоне, более точен и соответствует подходу, принятому в таких новых конвенциях, как Конвенция о МЗИ 1993 года.

92. Большинство делегаций выступали за текст ОМГЭ и не могли согласиться на включение в статью 8 концепции пункта 1 статьи 13 Конвенции о МЗИ, где предусмотрено, что на судно распространяется юрисдикция государства-участника. Это положение было сочтено излишним, поскольку очевидно, что суд, не имея юрисдикции, не может совершать процессуальные действия в связи с арестом. Ввиду этого большинство делегаций предпочли сохранить нынешний текст пункта 1 статьи 8.

93. Одна из делегаций предложила включить в пункт 1 статьи 8 следующий дополнительный текст: "при условии, что арестованное судно государства, не являющегося Договаривающейся стороной, находится в пределах юрисдикции Договаривающегося государства в момент производства ареста". Другая делегация предложила второй альтернативный вариант, который в большей мере соответствует положениям Конвенции 1952 года: "Настоящая Конвенция применяется к любому морскому судну в пределах юрисдикции любого государства-участника".

94. Еще одна делегация предложила третий вариант, а именно включить в пункт 1 статьи 8 следующую фразу: "при условии, что судно находится в пределах юрисдикции государства-участника".

95. Большинство делегаций поддержали второй вариант по соображениям его простоты и краткости.

96. Одна из делегаций заявила, что Конвенция должна распространяться на любое морское судно в пределах юрисдикции государства-участника, где отдан соответствующий приказ. Эта делегация попросила включить данное предложение в проект текста в виде сноски. Другие делегации поддержали это предложение.

97. Несколько делегаций высказали мнение о том, что во второй вариант формулировки целесообразно включить следующую фразу: "независимо от того, плавает это судно под флагом государства-участника или нет". В конечном счете было решено, что этот текст будет гласить следующее:

"Настоящая Конвенция применяется к любому морскому судну в пределах юрисдикции любого государства-участника, независимо от того, плавает это судно под флагом государства-участника или нет".

98. Кроме того, была достигнута договоренность включить сноску, отражающую мнение четырех делегаций относительно добавления фразы "в котором был отдан соответствующий приказ" после слов "... юрисдикции любого государства-участника".

Пункт 2

99. Наблюдатель от ALDENAVE высказал мнение о том, что формулировку этого пункта следует привести в соответствие с пунктом 1 статьи 3 Международной конвенции 1926 года по унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных судов, и что иммунитет должен предоставляться судну в момент возникновения основания иска.

100. Сессионная группа постановила сохранить данный пункт в существующей редакции с условием рассмотрения любого предложения ALDENAVE в письменной форме.

Пункт 3

101. По мнению одной из делегаций, данный пункт должен стать либо отдельной статьей, либо войти в статью 3. Группа приняла текст этого пункта по существу и постановила отложить принятие решения о месте этого пункта.

Пункт 4

102. Наблюдатель от МАСПОГ заявил, что его организация в настоящее время проводит обследование в целях выявления нежелательных последствий ареста судов в портах. Из полученных до настоящего времени ответов со всей очевидностью вытекает, что, хотя крупные порты в целом имеют неплохой уровень юридической защиты, этого, к сожалению, нельзя сказать о портах в развивающихся странах, где арестованные суда нередко нарушают коммерческую деятельность портов и, блокируя в отдельных случаях до 20% их мощностей, могут порождать серьезные последствия для других пользователей портов. Была высказана мысль о том, что положения новой Конвенции должны отражать интересы портов, которые следует рассматривать в качестве третьей стороны, непосредственно затрагиваемой арестом. Одна из делегаций с пониманием отнеслась к замечаниям МАСПОГ и заявила, что она представит в письменной форме предложение в связи с пунктом 5 статьи 2.

103. Одна из делегаций выразила обеспокоенность по поводу широких полномочий портовых властей, интересы которых защищаются залогом и нередко внутренним законодательством, допускающим арест судов.

104. Наблюдатель от ММК заявил, что данное положение имеет целью обеспечить свободу действий морских властей, желающих задержать судно или не допустить его отход в пределах их юрисдикции по соображениям безопасности.

105. Ряд делегаций высказались за сохранение данного пункта в его нынешней редакции.

106. Сессионная группа постановила сохранить нынешний текст, договорившись при этом рассмотреть любое письменное предложение в связи с пунктом 5 статьи 2.

Пункт 5

107. Сессионная группа постановила сохранить нынешний текст пункта 5 статьи 8.

Пункт (6)

108. Сессионная группа постановила сохранить нынешний текст пункта 6 статьи 8.

Пункт (7)

109. Сессионная группа постановила сохранить нынешний текст пункта 7 статьи 8.

Статья 9 - Оговорки

110. Сессионная группа постановила сохранить нынешний текст статьи 9.
