



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/44/3  
TD/B/IGE.1/4  
6 February 1997

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве  
с 2 по 6 декабря 1996 года

Прилагаемый доклад (JIGE(IX)/4)\* был подготовлен по итогам девятой сессии  
Объединенной межправительственной группы экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским залогам и  
ипотекам и связанным с ними вопросам.

---

\* Также распространяется ИМО под условным обозначением LEG/MLM/41.

PAGE BLANCHE

Distr.  
GENERAL

JIGE(IX)/4  
6 February 1997

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

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

Девятая сессия

Женева, 2-6 декабря 1996 года

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

## СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>		<u>Пункты</u>
	Введение . . . . .	1 - 4
I.	Рассмотрение вопроса о пересмотре Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года (Пункт 3 повестки дня) . . . . .	5 - 10
II.	Организационные вопросы . . . . .	11 - 16

## Приложения

- I. Рекомендация, принятая Объединенной межправительственной группой экспертов на ее девятой сессии
- II. Доклад о работе Сессионной группы полного состава
- III. Документ неофициальной рабочей группы по статье 1
- IV. Участники сессии

## ВВЕДЕНИЕ

1. Объединенная межправительственная группа экспертов по морским залогам и ипотекам и связанным с ними вопросам, учрежденная Международной морской организацией (ИМО) и Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), провела свою девятую сессию во Дворце Наций в Женеве с 2 по 6 декабря 1996 года.
2. В ходе сессии было проведено два пленарных заседания и восемь неофициальных заседаний Сессионной группы полного состава.

### Вступительные заявления

3. Заместитель Генерального секретаря ЮНКТАД, выступая также от имени Генерального секретаря ИМО, заявил, что перед Группой стоит задача создать правовые рамки, содействующие защите интересов грузовладельцев и судовладельцев путем обеспечения свободы судоходства и запрещения применения ареста в случае неправомерных требований и требований, не связанных с эксплуатацией судов. Разработка надлежащих правовых рамок, которые нашли бы широкое признание со стороны международного сообщества, содействовала бы улучшению международной унификации норм, регулирующих вопросы обеспечения осуществления морских требований. Он с удовлетворением отметил прогресс, достигнутый Объединенной группой в ходе двух сессий, которые были посвящены вопросу о пересмотре Конвенции об аресте судов 1952 года; и в этой связи особенно высокой оценки заслуживает тот факт, что эта работа осуществляется в атмосфере плодотворного сотрудничества между двумя учреждениями Организации Объединенных Наций и частным сектором, и в частности Международным морским комитетом (ММК), оказавшим Группе весьма ценное содействие в ее работе.
4. В соответствии с достигнутыми на ЮНКТАД IX договоренностями ЮНКТАД отводится новая, более активная роль. Была проведена рационализация ее мандатов, которые были сосредоточены на ключевых вопросах, непосредственно связанных с торговлей и развитием. Была проведена перестройка как межправительственного механизма, так и секретариата, и была осуществлена переориентация их работы с установлением соответствующих приоритетов, с тем чтобы их деятельность в большей степени соответствовала новым задачам. В результате этих структурных изменений нынешняя сессия является последней сессией Группы, проводимой в ЮНКТАД. Вместе с тем ЮНКТАД в принципе будет продолжать сотрудничать с ИМО до завершения работы Объединенной группы.

Глава I

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

(Пункт 3 повестки дня)

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

"Рассмотрение вопроса о пересмотре Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года - записка секретариатов ЮНКТАД и ИМО" (JUGE(IX)/2-TD/V/IGE.1/2-LEG/MLM/39);

"Компиляция замечаний и предложений правительств по проекту статей конвенции об аресте судов - записка секретариата ЮНКТАД" (JUGE(IX)/3-TD/V/IGE.1/3-LEG/MLM/40).

6. На своем первом пленарном заседании Объединенная межправительственная группа приняла решение продолжить рассмотрение этого пункта в рамках неофициальной сессионной группы полного состава.

Неофициальная сессионная группа полного состава

7. В ходе восьми неофициальных заседаний Сессионная группа полного состава рассмотрела проект статей Конвенции об аресте судов, содержащийся в документе JUGE(IX)/2-TD/V/IGE.1/2-LEG/MLM/39. Она просила неофициальную рабочую группу, созданную на восьмой сессии, продолжить рассмотрение проекта пункта 1 статьи 1, касающегося определений.

Решение Объединенной межправительственной группы экспертов

8. На своем 2-м (заключительном) пленарном заседании 6 декабря 1996 года Объединенная межправительственная группа экспертов приняла доклад Сессионной группы полного состава (TD/V/IGE.1/L.2) с поправками, внесенными в него устно на заключительном заседании Сессионной группы, а также документ неофициальной рабочей группы по пункту 1 статьи 1 (TD/V/IGE.1/L.2/Add.1). (Доклад Сессионной группы и документ неофициальной рабочей группы см. соответственно в приложениях II и III.)

9. Межправительственная группа экспертов приняла также решение о том, что секретариаты ЮНКТАД и ИМО в консультации с Председателем Межправительственной группы подготовят на основе решений группы документ, содержащий пересмотренный

проект статей конвенции об аресте морских судов. Этот документ будет взят за основу в работе дипломатической конференции, которую, возможно, созвет Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций. (Пересмотренный проект статей см. в документе JUGE(IX)/5-TD/B/IGE.1/5-LEG/MLM/42.)

10. В заключение Межправительственная группа экспертов приняла проект рекомендации о созыве дипломатической конференции (TD/B/IGE.1/L.3) с внесенными в него устными поправками (текст рекомендации см. в приложении I).

## Глава II

### **ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ**

#### **А. Открытие сессии**

11. Девятая сессия Объединенной межправительственной группы экспертов была открыта 2 декабря 1996 года заместителем Генерального секретаря ЮНКТАД г-ном К. Фортиным.

#### **В. Выборы должностных лиц**

(Пункт 1 повестки дня)

12. На своем первом пленарном заседании (открытие сессии) 2 декабря 1996 года Объединенная межправительственная группа экспертов избрала г-на К.-Й. Гомбри (Норвегия) своим Председателем и г-жу И.И. Баринову (Российская Федерация) заместителем Председателя. Таким образом, должностными лицами девятой сессии были:

<u>Председатель:</u>	Г-н К.-Й. Гомбри	(Норвегия)
<u>Заместители Председателя:</u>	Г-н И. Мело Руис	(Мексика)
	Г-жа И.И. Баринава	(Российская Федерация)
<u>Заместитель Председателя- Докладчик:</u>	Г-н Цзэнцзе Чжу	(Китай)

#### **С. Утверждение повестки дня и организация работы**

(Пункт 2 повестки дня)

13. На своем первом пленарном заседании 2 декабря 1996 года Объединенная межправительственная группа экспертов утвердила свою предварительную повестку дня, содержащуюся в документе JUGE (IX) / 1-TD/V/IGE.1/1-LEG/MLM/38. Таким образом, девятая сессия имела следующую повестку дня:

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



5. Прочие вопросы.

6. Утверждение доклада о работе девятой сессии.

14. Также на своем первом пленарном заседании Объединенная межправительственная группа приняла решение учредить неофициальную сессионную группу полного состава для рассмотрения пункта 3 повестки дня.

**Д. Предварительная повестка дня и дата проведения следующей сессии**

(Пункт 4 повестки дня)

15. Объединенная межправительственная группа экспертов сочла, что она завершила свою работу по рассматриваемой теме и что решение по вопросу о будущей сессии должно быть принято учредившими ее органами.

**Е. Утверждение доклада о работе девятой сессии**

(Пункт 6 повестки дня)

16. На своем заключительном пленарном заседании 6 декабря 1996 года Объединенная межправительственная группа экспертов утвердила проект своего доклада (TD/B/IGE.1/L.1) и поручила Докладчику подготовить окончательный текст с учетом работы заключительного пленарного заседания.

Приложение 1

РЕКОМЕНДАЦИЯ, ПРИНЯТАЯ ОБЪЕДИНЕННОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ  
ГРУППОЙ ЭКСПЕРТОВ НА ЕЕ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ

Объединенная межправительственная группа экспертов ЮНКТАД/ИМО по морским залогам и ипотекам и связанным с ними вопросам рекомендует Совету Международной морской организации (ИМО) и Совету по торговле и развитию ЮНКТАД положительно рассмотреть в свете проделанной к настоящему времени ценной работы вопрос о том, чтобы предложить Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций созвать дипломатическую конференцию для рассмотрения и принятия конвенции, касающейся некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, на основе проекта статей подготовленного Группой экспертов.

Приложение II

**ДОКЛАД 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 JUGE(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, не являющийся исчерпывающим. По этому вопросу мнения разделились: если многие 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 данного требования.

3. Сессионная группа согласилась с тем, что этот вопрос имеет важнейшее значение и не может быть разрешен на данном этапе. Поэтому было решено заключить соответствующие слова во вступительных положениях 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 неофициальной группы, заявил, что документ, представленный на рассмотрение Сессионной группы (см. приложение III ниже), 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 Международного морского комитета (ММК) отметил, что, для того чтобы определение "морского требования" охватывало морские залоги, признанные в Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года (Конвенции МЗИ), нет необходимости строго придерживаться тех же формулировок, поскольку "морские залоги" по своей природе носят более ограничительный характер, чем "морские требования".

6. Одна из делегаций указала на поставленную перед рабочей группой задачу обеспечить, чтобы содержащийся в статье 1 перечень морских требований включал все требования, обеспеченные морскими залогами в соответствии с Конвенцией МЗИ 1993 года, хотя он вовсе не обязательно должен ограничиваться такими требованиями.

7. Другая делегация указала на дублирование, существующее между подпунктами а) и h), и предложила исключить подпункт h). То же самое относится и к последней фразе с подпункте d), гласящей: "либо убытков, которые были понесены или, вероятно, будут понесены третьими сторонами", поскольку в подпункте а) также говорится о нанесении вреда.

8. Еще 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 а) по предложению двух других делегаций, как это указано в сноске, поскольку в случае его включения этот подпункт не будет охватывать "экономического ущерба".

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

10. Одна из делегаций высказала мнение о том, что если в подпункте n) будет содержаться ссылка лишь на "портовые сборы и платежи", то она 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 платежи.

11. Еще одна делегация отметила, что подпункты а) и h) были сохранены, поскольку была исключена вторая часть подпункта а). Предложение о сохранении слова "материальный" в подпункте а) было высказано с тем, чтобы сюда не включались косвенные убытки. Эта делегация предложила оставить слово "непосредственно" в подпункте b) в скобках, поскольку Группа не пришла к единому мнению о целесообразности сохранения или исключения этого слова. Слово "грузоотправители" было включено в подпункт p) по аналогии с текстом Конвенции 1952 года. Одна делегация

указала на то, что вопрос о включении слова "грузоотправители" непосредственно не обсуждался в рабочей группе. В отношении подпункта d) эта делегация высказала мнение о том, что в свете компромиссного подхода, использованного в Конвенции 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 рисков.

12. Другая делегация подчеркнула, что в предложенном проекте слово "платежи" в подпункте n) является подходящим и охватывает все виды сборов, взимаемых с судна в порту.

13. Одна из делегаций 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.

14. Еще одна делегация выразила серьезную обеспокоенность по поводу сохранения скобок во вступительных положениях пункта 1 статьи 1, поскольку большинство участников Группы неоднократно высказывались за использование открытого перечня. Сохранение скобок и перечня может вводить в заблуждение относительно реальных предпочтений, высказанных Группой. Однако Группа подтвердила принятое ею ранее решение об использовании скобок, для того чтобы выделить существующую в этом отношении проблему.

15. Было принято решение о том, что замечания, высказанные делегациями, будут отражены в докладе Группы и документ неофициальной рабочей группы будет включен в приложение к докладу. Было также принято решение о том, что секретариат подготовит соответствующий текст проекта всех статей, включая пункт 1 статьи 1, в консультации с Председателем и с учетом обсуждений, проведенных в Сессионной группе.

## **Пункт 2**

16. 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 JUGE(XI)/3, пункты 2 и 3) о том, чтобы непосредственно предусмотреть, что установленные процедуры ареста не распространяются на любые документы, подлежащие принудительному исполнению таким же образом, как и судебные решения. По мнению некоторых из этих делегаций, выражение "другие документы", содержащееся в указанном предложении, является слишком неопределенным, и необходимо найти надлежащую формулировку. Группа рассмотрела также предложение Соединенного Королевства (JUGE(IX)/3, пункты 7-9) о

том, что определение ареста должно быть ближе к определению, содержащемуся в Конвенции 1952 года, и, в частности, в первом предложении следует исключить следующую фразу: "если во время такого задержания или установления ограничения это судно физически находится в пределах юрисдикции государства, где было вынесено распоряжение".

17. 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.

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

19. После консультаций с рядом делегаций Председатель предложил новый текст этого пункта, содержащийся в документе TD/B/IGE.1/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".

20. Было высказано мнение о возможном включении ссылки на то, что судно должно физически находиться в пределах юрисдикции государства, где осуществляется арест. Этот вопрос, однако, был разрешен в пункте 1 статьи 8.

21. Группа отметила, что в силу важнейшего значения этого определения, возможно, потребуются продолжить его рассмотрение.

22. 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**

23. Группа приняла предложение, представленное Соединенным Королевством в документе JUGE(XI)/3, пункты 10 и 11, об использовании определения "лица", содержащегося в Конвенции о гражданской ответственности 1969 года и Конвенции о перевозке опасных и вредных веществ (ОВВ) 1996 года.

### **Пункт 4**

24. По мнению одной делегации, арест должен допускаться только при существовании опасности того, что предъявляемое требование может быть не удовлетворено. Сессионная группа не согласилась с этим. В данном контексте было указано, что определения не следует без необходимости перегружать условиями по существу вопросов, которые должны быть определены в других статьях Конвенции.

### **Пункт 5**

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

26. 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**

27. Предложение, представленное Соединенным Королевством в документе JUGE(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 "Договаривающееся государство", как и 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.

28. 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.

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

30. Сессионная группа приняла предложение Соединенного Королевства о включении ссылки на "Договаривающееся государство" по аналогии со статьей 4 Конвенции 1952 года.

### **Пункт 2**

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

### **Пункт 3**

32. Сессионная группа рассмотрела предложение наблюдателя от Международной палаты судоходства (МПС) об исключении слов "или уже отошло" из текста этого пункта.

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

34. 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.

35. 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.



36. С учетом соображений, в соответствии с которыми следует предусмотреть возможность ареста судна, даже если оно уже отошло, Группа рассмотрела последствия, к которым может привести исключение слов "или уже отошло" из текста проекта. По мнению ряда делегация, 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.

37. 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, которое во многих случаях выступает источником путаницы по поводу того, в какой мере государство может обеспечивать осуществление своей юрисдикции в этом отношении.

38. Группа решила заключить текст этого пункта в скобки.

#### **Пункт 4**

39. Группа приняла представленное Соединенным Королевством предложение редакционного характера, содержащееся в пунктах 13-15 документа JUGE(IX)/3 и имеющее целью уточнить содержание данного текста. Группа не смогла принять предложение относительно исключения слов "для целей получения обеспечения", которые, по мнению некоторых делегаций, являются излишними, поскольку это отражено в определении.

#### **Пункт 5**

40. Сессионная группа обсудила предложение, представленное Соединенным Королевством (JUGE(IX)/3, пункт 16) и имеющее целью оставить ссылку лишь на закон государства, в котором осуществлен арест, и, следовательно, исключить ссылку на закон государства, в котором арест затребован.

41. Некоторые делегации отметили, что, хотя 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 обращение с требованием применить арест в этом случае является важной, поскольку она относится к процессуальным аспектам *lex fori*, и, кроме того, следует также иметь в виду случаи, когда арест запрошен, но не санкционирован.

42. Группа выразила мнение о том, 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".

43. Одна из делегаций предложила включить в текст этого пункта положение, в соответствии с которым до осуществления ареста собственнику или капитану соответствующего судна следует направлять уведомление о предъявляемом требовании, хотя такое уведомление не должно рассматриваться в качестве условия, допускающего арест. Делегация пояснила, что это предложение следует рассматривать как единственную процессуальную норму, которую необходимо включить в конвенцию. Впоследствии решение о том, кто должен обеспечивать ее соблюдение, следует ли применять какие-либо санкции в случае несоблюдения и какие последствия могут возникнуть в случае такого несоблюдения, должно приниматься на основании национального законодательства. Включение этого предложения в конвенцию об аресте судов рассматривается как средство, позволяющее не допускать использования ареста в качестве инструмента шантажа, для того чтобы заставить собственников судов к производству выплат в порядке удовлетворения требований.

44. Большинство делегаций выступили против этого предложения на том основании, что процессуальные нормы должны регулироваться лишь в рамках внутригосударственного права. В этой связи было также отмечено, что, поскольку данное предложение не является предварительным условием, от которого могло бы зависеть наложение ареста, оно не достигнет своей основной цели, которая как раз и заключается в том, чтобы не допустить такой ситуации, когда власти государства, в котором был запрошен арест, налагают запрет на выход судна в море.

45. Группа не смогла принять это предложение.

46. Сессионная группа рассмотрела предложение Франции (содержащееся в документе TD/V/IGE.1/CRP.2), предусматривающее, что государства-участники обязуются внести в свое внутреннее законодательство нормы, ограничивающие финансовые последствия ареста судов для портов. Это предложение соответствует неоднократным заявлениям Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ) по поводу необходимости рассмотреть проблему последствий ареста судов для портов.

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

48. Вместе с тем большинство делегаций выразили мнение о том, что, несмотря на необходимость принятия соответствующего национального законодательства, возможности и условия решения этой задачи должны быть оставлены полностью на усмотрение государств. Поэтому в будущую конвенцию об аресте судов не следует включать каких-либо положений в этом отношении.

49. Группа не смогла принять предложение, внесенное Францией.

### **Статья 3 - Осуществление права ареста**

50. 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/V/IGE.1/CRP.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 JUGE (IX)/2]; или
  - b) это требование обеспечивается морским залогом, помимо случаев, упомянутых в подпункте a), 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 JUGE (IX)/2, стр. 15]; или
  - e) [как указано в подпункте d) альтернативы 3 в документе JUGE (IX)/2, стр. 15].

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

51. Делегация Соединенных Штатов Америки пояснила, 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 по-прежнему отдает предпочтение тексту альтернативы 2, она тем не менее понимает, что эта альтернатива 2 вызывает серьезную обеспокоенность у 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 "предусмотренный" было заменено словом "признаваемый", с тем чтобы дать соответствующему национальному суду возможность санкционировать арест судна, если, на основе анализа применимых правовых норм, суд признает предъявленное требование даже в том случае, если национальный закон не предусматривает такого права удержания; 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 включает ряд редакционных поправок, предложенных некоторыми делегациями после восьмой сессии Объединенной группы. В подпункт б) пункта 1 статьи 3 были включены слова "помимо случаев, упомянутых в подпункте а)". Таким образом, в итоге данное предложение непосредственно предусматривает морские залогов, признанные статьей 4 Конвенции МЗИ, и позволяет обеспечить удовлетворение морских залогов, помимо случаев, признанных в статье 4 Конвенции, однако ни одно государство не обязано обеспечивать удовлетворение морских залогов в случае, предусмотренном подпунктом б) пункта 1 статьи 3. Этот вопрос решается на основании национального права суда, рассматривающего данный случай.

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

53. Некоторые делегации, которые выступили в поддержку альтернативы 3 или альтернативы 1, заявили о своей готовности принять вышеупомянутое предложение при условии внесения определенных поправок, поскольку, как представляется, оно соответствует компромиссу, принятому в статье 6 Конвенции МЗИ 1993 года. В этой связи было отмечено, что, эти две 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 в подпункте б) ссылки на слова, содержащиеся во вступительных положениях статьи 6 Конвенции МЗИ. По мнению некоторых делегаций, в соответствии со статьей 6 национальным морским залогом могут обеспечиваться только требования к "собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна". Согласно этой точке зрения, исключение прямой ссылки на эту статью без включения сути ее вступительных положений 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 требования к фрахтователям по тайм-чартеру и рейсовому чартеру.

54. Одна из делегаций предложила включить в подпункт б) слова "требования к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна", с тем чтобы подпункт б) соответствовал компромиссному подходу, принятому в статье 6 Конвенции МЗИ. Данная делегация добавила, что это является условием для одобрения

предложения Соединенных Штатов Америки. Кроме того, было предложено включить в подпункт а) предложения те же слова, которые были также включены во вступительные положения статьи 4 Конвенции МЗИ. Эти предложения были поддержаны большинством делегаций.

55. Некоторые делегации выразили сомнение по поводу необходимости использовать в подпункте б) слово "зарегистрированный". Другие делегации предложили использовать определение "зарегистрированный" также в связи с "ипотекой" или обременением того же характера. Одна делегация предложила использовать в подпункте с) слова "ипотеки или регистрируемого обременения того же характера" из пункта 1 статьи 1. Другая делегация предложила использовать в подпункте а) v) пункта 1 ту же формулировку, которая используется в подпункте е) пункта 1 статьи 4 Конвенции МЗИ.

56. Некоторые делегации предпочли бы использовать в подпункте б) слово "предусмотренный" вместо "признаваемый". 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.

57. Некоторые делегации задали вопрос относительно того, следует ли сохранять подпункт d) ii) пункта 1 и подпункт b) пункта 2 статьи 3. Эти делегации предпочли бы использовать подход, принятый в Конвенции 1952 года, и предложили обеспечить, чтобы арест не применялся в случае требований, не обеспечиваемых морскими залогами, по которым фрахтователи по димайз-чартеру и тайм-чартеру несут личную ответственность. В этой связи данные делегации предпочли исключить эти подпункты.

58. Одна из делегаций заявила, что цель конвенции об аресте заключается в обеспечении свободы судоходства и в защите интересов международной морской торговли. В результате этого она защищала бы интересы не только собственников судов, но и всех участников международной торговли, включая грузовладельцев, фрахтователей, портовые власти, банки и т.д. Поэтому в интересах всего сектора 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 лишь исключительных случаях, например если требование обеспечено международно признанным морским залогом. Данная делегация высказалась за принятие альтернативы 1 и согласилась с предложением об исключении подпункта d) ii) пункта 1 и подпункта b) пункта 2 этой статьи.

59. Другая делегация 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.

60. Сессионная группа также рассмотрела предложение делегации Соединенного Королевства (содержащееся в документе JUGE(IX)/3). Эта делегация предпочла бы непосредственно не увязывать две конвенции, особенно в том случае, если перечень морских требований, содержащийся в пункте 1 статьи 1, будет исчерпывающим. Любая увязка, если она все же будет сочтена необходимой, должна ограничиваться только ссылкой на морские залоги, признаваемые законом государства, в котором осуществляется арест. В этой связи было предложено изменить пункты а) и б) следующим образом:

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

Это предложение было поддержано рядом делегаций.

61. Наблюдатель от Института фирм, сдающих в аренду контейнеры для международных перевозок (ИИКА), предложил рассмотреть вопрос о включении в подпункт d) ii) пункта 1 фрахтователей по тайм-чартеру и расширении возможностей ареста с учетом того, что данная мера правовой защиты является менее суровой по сравнению с залогом и не всегда ведет к принудительной продаже, поскольку после предоставления обеспечения судно освобождается из-под ареста.

62. Наблюдатель от Международной ассоциации судовых поставщиков (ИССА) выразил обеспокоенность по поводу того, что некоторые изменения, предлагаемые к Конвенции об аресте, могут отрицательно сказаться на интересах судовых поставщиков. До принятия Конвенции МЗИ 1993 года судовые поставщики обладали морским залогом в отношении своих требований. Изменения, внесенные в Конвенцию МЗИ 1993 года, а также новая конвенция об аресте могут привести к существенному ослаблению позиции судовых поставщиков.

63. Наблюдатель от Международной федерации свободных профсоюзов поддержал предложение Соединенных Штатов Америки и обратил внимание на тот факт, что двусторонние соглашения между государствами зачастую исключают возможность использования ареста судна членами экипажа для обеспечения своих требований.

64. Наблюдатель от Международной палаты судоходства (МПС), высказав свое предпочтение в отношении текста альтернативы 1, отметила, тем не менее, необходимость нахождения компромиссного решения, поскольку эта альтернатива вряд ли может быть принята. Поэтому с учетом взаимосвязи, существующей между перечнем требований в пункте 1 статьи 1 и предложением Соединенных Штатов Америки, она предложила рассмотреть вопрос о заключении предложения Соединенных Штатов Америки с поправками, внесенными в него некоторыми делегациями, в скобки таким же образом, как это было сделано в пункте 1 статьи 1.

65. С учетом вышеизложенного 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 димайз-чартеру, управляющему или оператору судна", взятые из вступительных положений статьи 4 Конвенции МЗИ;
- ii) заключить подпункт б) в скобки, добавив аналогичные слова из вступительных положений статьи 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, уместно ли использовать в данном контексте термин "регистрируемое";
- iv) заключить подпункт d) ii) и подпункт б) пункта 2 текста ОМГЭ в скобки;
- v) включить взятую из статьи 4 Конвенции МЗИ концепцию требований, вытекающих из гражданских правонарушений, в подпункт а) v) пункта 1, добавив в скобках слова "в результате гражданских правонарушений" после слов "материального ущерба или вреда".

#### **Статья 4 - Освобождение из-под ареста**

##### **Пункт 1**

66. Сессионная группа рассмотрела предложение Японии (документ JIGE(IX)/3) о том, чтобы Группа вернулась к тексту Конвенции 1952 года, который исключает из сферы применения положения об обязательном освобождении из-под ареста под обеспечение случаи ареста в связи со спорами, касающимися права собственности или владения в отношении судна. Эту оговорку следует включить в существующий пункт 1. Таким образом, его второе предложение могло бы включать второе предложение пункта 1 статьи 5 Конвенции 1952 года с учетом следующих двух дополнительных поправок в формулировках: исключить слова "или другой соответствующий судебный орган" и "залога или другого".

67. Группа приняла это предложение.

##### **Пункт 2**

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

69. Это предложение было поддержано несколькими делегациями на том основании, что максимальный предел, применяемый при определении обеспечения, может весьма часто превышать стоимость судна.

70. Другие делегации высказались против этого предложения. По их мнению, размер обеспечения, предоставляемого для освобождения судна из-под ареста, должен обязательно увязываться со стоимостью судна, которая, в конечном итоге, представляет собой единственную сумму, получаемую в случае принудительной продажи. Некоторые из этих делегаций отметили, что в пункте 6 статьи 8 уточняется, что конвенция об аресте не будет затрагивать применения международных конвенций, предусматривающих ограничение ответственности.

71. Группа решила заключить фразу "не превышающий стоимости судна" в квадратные скобки.

### **Пункт 3**

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

### **Пункт 4**

73. Группа приняла к сведению мнение двух делегаций, согласно которому в подпунктах а) и б) после первого упоминания обеспечения, предоставленного в государстве-участнике, следует добавить фразу "в отношении того же требования".

74. 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.

75. Другие делегации, признавая не совсем удачную формулировку, высказали мнение о том, что данная оговорка необходима для урегулирования любых возможных случаев, когда решения, принимаемые в рамках юрисдикции государства, не являющегося государством-участником, могут высказываться на осуществлении государством-участником основных положений конвенции в отношении освобождения обеспечения.

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

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

### **Пункт 5**

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



## **Статья 5 - Право на повторный арест и многократные аресты**

79. Сессионная группа рассмотрела два альтернативных текста, представленные в проекте статей. Большинство делегаций высказались в пользу текста альтернативы 1, поскольку, по их мнению, он содержит четкие и сбалансированные положения по вопросу 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, в частности, в связи с использованием таких выражений, 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 морской торговли.

80. 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 том, когда и кем должно приниматься решение о достаточности обеспечения в соответствии с подпунктом а) пункта 1 статьи 5. По ее мнению, подпункт а) пункта 1 статьи 5 может быть уместен 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 установлены судом. Если характер и размер обеспечения были согласованы соответствующими сторонами, эта договоренность должна соблюдаться и не может быть расторгнута в одностороннем порядке. 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 путем включения ссылки на "общее ограничение ответственности судна" или "размер требования".

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

82. Наблюдатель от Международного морского комитета (ММК) высказал сомнения по поводу того, охватывается ли положениями пункта 2 статьи 5 ситуация, в которой средства, полученные после принудительной продажи арестованного судна, оказываются недостаточными для удовлетворения требования.

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

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

### **Пункт 1**

84. Ряд делегаций поддержали мнение наблюдателя от МПС о необходимости предусмотреть обязательство со стороны истца предоставить обеспечение для покрытия ущерба, который может понести ответчик и 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, добывающегося ареста, предоставления обеспечения и, соответственно, в какой момент, какого характера и в каком размере. В этой связи было упомянуто право членов экипажа требовать ареста судна в качестве обеспечения 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. Эти делегации отметили также, что данный вопрос был совершенно правильно охарактеризован Председателем как принципиальный вопрос, который должен быть рассмотрен на дипломатической конференции. Поэтому эти делегации предложили заключить слово "может" в скобки.

85. Группа рассмотрела внесенное Соединенным Королевством (документ JUGE(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 случаев незаконного ареста, истец не должен наказываться за арест судна, даже если иск будет признан несостоятельным по существу. Ряд делегаций выступили против этого предложения. По их мнению, предложенные изменения повлекут за собой сужение круга возможностей защиты ответчика, который для получения компенсации за убытки, понесенные в результате ареста, должен будет доказать 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.

86. 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 "предоставление обеспечения для предотвращения ареста" и "освобождения судна".

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

#### **Пункт 2**

88. Наблюдатель от ММК заявил, что в пункте 2 непосредственно не предусматривается, какое государство обладает юрисдикцией в том случае, если обеспечение было предоставлено до осуществления ареста.

#### **Пункты 3, 4 и 5**

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

#### **Статья 7 - Юрисдикция по существу дела**

90. Отвечая на вопрос относительно оснований для расширения в проекте статьи 7 сферы действия юрисдикции по существу дела наблюдатель от ММК пояснил, 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 предъявления морских требований является основанием для приобретения юрисдикции, в то время как в странах гражданского права юрисдикция устанавливалась лишь на основании Конвенции в отношении некоторых требований. Без конкретной мотивации в целях обеспечения единообразия составители проекта текста ММК в 1985 году сочли необходимым предусмотреть юрисдикцию во всех случаях, а не в отношении отдельных морских требований. Наблюдатель от ММК также предложил включить в пункт 5 статьи 7 после слов "компетентном суде" ссылку на "арбитражный суд", чтобы соответствующая формулировка гласила: "...или если производство возбуждается в компетентном суде или арбитражном суде другого государства...".

91. Одна из делегаций поставила вопрос о том, какое право будет применяться при определении того, было ли надлежащим образом заключено соглашение о передаче спора на рассмотрение суда другого государства в соответствии с пунктом 1 статьи 7. Было высказано мнение о том, что данный вопрос должен решаться на основе внутригосударственного права. Эта точка зрения нашла широкую поддержку. Ряд других делегаций предложили исключить слова "надлежащим образом" в пункте 1 статьи 7, поскольку они недостаточно ясны и могут приводить к разногласиям. Одна из делегаций указала на необходимость пересмотра перевода на арабский язык терминов "требование", "истец" и "морское требование".

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

## **Статья 8 - Применение**

### **Пункт 1**

93. Наблюдатель от Латиноамериканской ассоциации права мореплавания и морского права (АЛДЕНАВЕ) 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 пункте 1 статьи 13 Конвенции МЗИ, добавив в конце рассматриваемого пункта следующую фразу: "если на арестованное судно государства, не являющегося государством-участником, распространяется юрисдикция государства-участника в момент ареста".

94. 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, использованного в Конвенции 1952 года, отпадет необходимость в дополнительных положениях или оговорках. Однако это предложение получило поддержку лишь еще одной делегации.

95. 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, разработанный на Лиссабонской конференции, более точен и соответствует подходу, принятому в таких новых конвенциях, как Конвенция МЗИ 1993 года.

96. Большинство делегаций высказались за текст ОМГЭ и первоначально не приняли предложение о включении в статью 8 концепции, содержащейся в пункте 1 статьи 13 Конвенции МЗИ, где предусмотрено, что на судно распространяется юрисдикция государства-участника. Это положение было сочтено излишним, поскольку вполне очевидно, что суд, не имея юрисдикции, не может принимать решения об аресте. Ввиду этого большинство делегаций предпочли сохранить существующий текст пункта 1 статьи 8.

97. Впоследствии 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 осуществления 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".

98. 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".

99. Большинство делегаций поддержали второй вариант с учетом его простоты и краткости.

100. Одна из делегаций заявила, что конвенция должна распространяться на любое морское судно в пределах юрисдикции государства-участника, в котором выносятся соответствующее распоряжение. Эта делегация попросила включить данное предложение в проект текста в виде сноски. Другие делегации поддержали это предложение.

101. 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 был согласован следующий текст:

"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".

102. Кроме того, было решено включить сноску, отражающую мнение четырех делегаций, предложенных добавить фразу "в котором было вынесено соответствующее распоряжение" после слов "...юрисдикции любого государства-участника".

## **Пункт 2**

103. Наблюдатель от АЛДЕНАВЕ 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.

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

## **Пункт 3**

105. По мнению одной из делегаций, данный пункт должен быть либо выделен в виде отдельной статьи, либо включен в статью 3. Группа приняла текст этого пункта по существу и постановила отложить принятие решения о месте этого пункта.

#### **Пункт 4**

106. Наблюдатель от Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ) 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 если крупные порты в целом имеют хорошую правовую защиту, то 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 для приема судов, могут порождать серьезные последствия для других пользователей портов. Было высказано мнение 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 МАПГ и заявила, что она представит в письменной форме предложение в связи с пунктом 5 статьи 2.

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

108. 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.

109. Ряд делегаций высказались за сохранение данного пункта в его существующей редакции.

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

#### **Пункт 5**

111. Сессионная группа постановила сохранить существующий текст пункта 5 статьи 8.

#### **Пункт (6)**

112. Сессионная группа постановила сохранить существующий текст пункта 6 статьи 8.

#### **Пункт (7)**

113. Сессионная группа постановила сохранить существующий текст пункта 7 статьи 8.

#### **Статья 9 - Оговорки**

114. Сессионная группа постановила сохранить существующий текст статьи 9.

Приложение III

**ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИОННОЙ ГРУППЫ ПОЛНОГО СОСТАВА**

Документ неофициальной рабочей группы по статье 1

Неофициальная рабочая группа провела свои заседания 2-4 декабря 1996 года под председательством г-на П. Калмона Филью (Бразилия). В ее работе приняли участие делегации Бразилии, Греции, Канады, Китая, Мексики, Нидерландов, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швеции и Швейцарии.

**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 касающееся или возникающее 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 1/:

a) нанесения ~~материального~~ 2/ 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 3/ связаны с эксплуатацией судна;

c) спасательных операций или любого соглашения о спасании;

~~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;~~

- d) устранения или попытки устранения угрозы причинения ущерба, включая ущерб окружающей среде, либо предупредительных мер или аналогичных операций, независимо от того, осуществляется ли это на основании международной конвенции, нормативного акта или соглашения, либо убытков, которые были понесены или, вероятно, будут понесены третьими сторонами 4/;
- e) издержек или расходов, касающихся подъема, удаления, восстановления или уничтожения потерпевшего крушение судна или его груза 5/;
- 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;
- j) буксировки;
- k) лоцманской проводки;
- l) поставленных на судно грузов, материалов, продовольствия, топлива, оборудования (включая контейнеры) или предоставленных ему услуг для его эксплуатации или технического обслуживания;
- m) ~~постройки~~, СТРОИТЕЛЬСТВА, ремонта, переоборудования или оснащения судна;
- n) портовых сборов и платежей и сборов и платежей за пользование каналами и другими водными путями ~~и лоцманских сборов~~;
- o) заработной платы и других сумм, причитающихся капитану, командному составу и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, включая расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования, выплачиваемые от их имени;
- p) ~~платежей, произведенных в отношении судна капитаном, собственником, фрахтователем по димайз-чартеру или другим фрахтователем или агентом либо от их имени;~~



- p) платежей, произведенных капитаном, и платежей произведенных грузоотправителями, фрахтователями по димайз-чартеру, другими фрахтователями или агентами от имени судна или его собственников;
- q) страховых премий (включая требования по взаимному страхованию) в отношении судна, выплачиваемых собственником или фрахтователем по димайз-чартеру или от их имени 6/;
- r) любых комиссий, брокерского или агентского вознаграждения, выплачиваемых в отношении судна собственником или фрахтователем по димайз-чартеру или от их имени 7/;
- s) любого спора, касающегося права собственности или владения в отношении судна или возникающего из контракта на продажу судна;
- t) любого спора между сособственниками судна, касающегося эксплуатации судна или доходов от него;
- u) зарегистрированной ипотеки или регистрируемого обременения того же характера в отношении судна;
- ~~v) — любого спора, возникающего из контракта на продажу судна.~~

**Примечания:**

- i) Поправки, согласованные в Лондоне (TD/B/CN.4/GE.2/10, СТРАНИЦЫ 16-17) и пересмотренные в Женеве
- ii) Поправки, согласованные в Женеве

**Группа решила также, что в процессе будущей работы необходимо будет пересмотреть формулировки в тех случаях, когда связанное с морским залогом ограничение представляется неприменимым в отношении морского требования.**

### Сноски

1/ Комментарии делегации Нидерландов: "включить дополнительный подпункт следующего содержания: "(...) которого законодательством государства, где производится арест, предусматривается морской залог по отношению к собственнику, фрахтователю по чартеру, управляющему или оператору судна".

Поскольку задача Рабочей группы заключалась в обеспечении того, чтобы все требования, имеющие статус морских залогов в соответствии с Конвенцией МЗИ 1993 года, были включены в перечень морских требований, содержащийся в статье 1 (см. документ JIGE (VIII)/7, пункт 18), это предложение преследовало цель обеспечить, чтобы в перечень, содержащийся в статье 1, были включены также национальные морские залогов, предусмотренные статьей 6 Конвенции МЗИ 1993 года.

2/ Делегации Китая и Греции не согласны с исключением слова "материального".

3/ В отношении исключения или сохранения в тексте слова "непосредственно" мнения членов Группы разделились.

4/ Комментарии делегации Греции по подпункту d) пункта 1 статьи 1: при проведении переговоров по Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года был достигнут компромисс, который нашел отражение в пункте 2 статьи 4 вышеупомянутой Конвенции, где говорится, что никакой морской залог не устанавливается в отношении судна для обеспечения требований, вытекающих из или возникающих в результате упомянутых там случаев.

Такой же компромисс должен быть отражен в новом проекте статей, касающихся правил ареста морских судов.

Таким образом, судно не может быть арестовано на основании требований, возникающих вследствие а) ущерба в связи с перевозкой нефти или других опасных или вредных веществ, компенсация за который выплачивается предъявителям требований в соответствии с международными конвенциями или национальным законодательством, предусматривающими строгую ответственность и обязательное страхование или другие средства обеспечения требований, б) радиоактивных свойств или комбинации радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов или отходов.

5/ Комментарии делегации Греции по подпункту e) пункта 1 статьи 1: "Греция хотела бы, чтобы при обсуждении этого определения все четко понимали, что судно, терпящее бедствие, не может подвергаться аресту ввиду сопряженного с этим огромного риска для пассажиров, экипажа и груза судна, самого судна и окружающей среды".

6/ Комментарии делегации Греции по подпункту  $\zeta$ ) пункта 1 статьи 1: делегация Греции выражает сомнение относительно точности применения положений подпункта  $\zeta$ ) пункта 1 статьи 1 в правовой практике ряда государств, где могут возникать особые ситуации.

7/ Комментарии делегаций Греции и Китая по подпункту  $\zeta$ ) пункта 1 статьи 1: обе делегации считают, что положения подпункта  $\zeta$ ) пункта 1 статьи 1 являются весьма расплывчатыми и могут привести к возникновению ситуаций, когда судно может арестовываться в связи с ущербом на весьма незначительную сумму.

В этой связи делегации данных двух стран считают, что рассматриваемый подпункт следует исключить, в частности, с учетом того, что выплата упоминаемых в этом подпункте комиссионных сборов, брокерского или агентского вознаграждения предусматривается контрактами. Следовательно, истец имеет достаточную возможность для проверки кредитоспособности собственника судна до заключения контракта.

Приложение IV

УЧАСТНИКИ СЕССИИ 1/

1. На сессии были представлены следующие государства – члены ЮНКТАД:

Австралия	Нигерия
Аргентина	Нидерланды
Бенин	Норвегия
Бразилия	Панама
Гамбия	Российская Федерация
Германия	Румыния
Гондурас	Саудовская Аравия
Греция	Сирийская Арабская Республика
Дания	Словакия
Доминиканская Республика	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Израиль	Соединенные Штаты Америки
Индонезия	Судан
Иран (Исламская Республика)	Таиланд
Испания	Тунис
Италия	Филиппины
Канада	Финляндия
Китай	Франция
Куба	Чешская Республика
Кувейт	Швейцария
Латвия	Швеция
Ливийская Арабская Джамахирия	Эфиопия
Мадагаскар	Южная Африка
Мали	Япония
Марокко	
Мексика	

2. В качестве наблюдателя в работе сессии принял участие следующий ассоциированный член ИМО:

Гонконг

---

1/ Поименный список участников см. в документе TD/B/IGE.1/INF.1.

3. На сессии были представлены следующие межправительственные организации :

Арабская организация труда  
Организация африканского единства

4. На сессии были представлены следующие неправительственные организации :

Общая категория

Международная ассоциация юристов  
Международная конфедерация свободных профсоюзов

Специальная категория

Международное объединение авиационных служб информации и дальней связи  
Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов  
Иберийско-американский институт морского права  
Институт фирм, сдающих в аренду контейнеры для международных перевозок  
Международная ассоциация портов и гаваней  
Международная палата судоходства  
Международный морской комитет  
Международная ассоциация судовых поставщиков  
Латиноамериканская ассоциация права мореплавания и морского права

-----