

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
22 June 2005Russian
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций****по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Шестнадцатая сессия

Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года

**Транспортное право: подготовка проекта документа
о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Юрисдикция и арбитражное разбирательство: информация,
представленная делегацией Дании на пятнадцатой сессии****Записка Секретариата**

В ходе пятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), которая состоялась в Нью-Йорке в период с 18 по 28 апреля 2005 года, таблица, содержащаяся в приложении к настоящей записке, была распространена в неофициальном порядке делегацией Дании во время обсуждения глав проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, посвященных юрисдикции и арбитражному разбирательству. Делегация Дании уведомила Рабочую группу о том, что данный текст призван способствовать рассмотрению в Рабочей группе вопросов, касающихся юрисдикции и арбитражного разбирательства, являясь компиляцией мнений и замечаний различных делегаций в рамках одного документа, предназначенного для обсуждения Рабочей группой. В дополнение к некоторым отдельным замечаниям, которые были получены делегацией Дании, замечания, которые отражены в этом приложении, были представлены следующими делегациями: Китая, Новой Зеландии, Норвегии, Республики Кореи, Японии, Международной палаты судоходства (МПС), Балтийского международного морского совета (БИМКО) и Международной группы клубов взаимного страхования (P&I).

Рабочей группе было сообщено о том, что в первой колонке таблицы в данном приложении содержится текст соответствующего положения из документа A/CN.9/WG.III/WP.32, измененного Рабочей группой в ходе ее четырнадцатой сессии, состоявшейся в период с 29 ноября по 10 декабря 2004 года в Вене. Кроме того, Рабочей группе было сообщено о том, что во второй колонке таблицы содержится предлагаемый текст, который является



альтернативным тексту, содержащемуся в первой колонке, и что в третьей колонке изложено резюме замечаний делегаций в отношении текста, содержащегося в первой и второй колонках.

Таблица в приложении воспроизводится в той форме, в какой она была получена от Секретариата.

Приложение

Юрисдикция и арбитражное разбирательство

Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году	Апрель 2005 года	Замечания–резюме
Юрисдикция	<p>Юрисдикция</p> <p>Статья 1 (xx) [Если в настоящем документе не предусмотрено иное,] "момент получения" и "место получения" означают момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося получения груза, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике</p>	<p>Некоторые делегации, высказавшие замечания, по-прежнему испытывают озабоченность в связи с включением правил, касающихся юрисдикции и арбитражного разбирательства. Считается, что положения о юрисдикции и арбитражном разбирательстве могут стать препятствием широкой ратификации новой конвенции, поскольку эти вопросы носят сложный и противоречивый характер. Кроме того, было указано, что включение положений о юрисдикции, способность сторон, заинтересованных в грузе, возбуждать дело в любом одном суде из ряда различных судов, вместо предъявления всех исков в одном суде на основании единой совокупности правил, будут снижать эффективность нынешней системы, которая, как признается, функционирует хорошо.</p> <p>Другой аспект сопряжен с тем, что правило о юрисдикции без наличия соответствующих правил о признании и приведении в исполнение может приводить к возникновению тупиковых ситуаций. Подчеркивалось, что конвенция в своем нынешнем виде содержит положения о юрисдикции, которые обязывают грузоотправителя по договору или другие стороны, заинтересованные в грузе, предъявлять иск в определенных судах и тем самым ограничивают принадлежащее истцу право выбора суда. Как правило, активы будут находиться в одном из этих мест, однако такого рода гарантии не существует. Без соответствующей обязанности других государств–участников признавать и приводить в исполнение решение, вынесенное согласно конвенции, истец вполне может быть лишен на практике возможности фактически обеспечить исполнение данного решения.</p> <p>Для того чтобы разъяснить, что место получения/место сдачи груза являются согласованными местами, а не фактическими местами, было предложено включить определения (см. замечания по статье 72(b) и (c)). Необходимо определить, используется ли понятие "момент/место получения/сдачи груза" также в качестве "договорных" момента/места получения/сдачи груза. Если нет, то те положения, которые подразумевают иное значение, должны быть разъяснены в индивидуальном порядке. Если термин "договорные" является термином, который используется везде, то взятые в квадратные скобки слова можно исключить.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>Статья 72. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза, в соответствии с настоящим документом [лицо, заявляющее требование на груз,] по своему выбору может предъявить иск в суде <u>Договаривающегося государства</u>, который является компетентным в соответствии с законодательством</p>	<p>или обыкновениям. В отсутствие любых таких положений в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом получения груза являются момент и место фактической передачи груза на попечение перевозчика или исполняющей стороны.</p> <p>Статья 1 (xxx) [Если в настоящем Документе не предусмотрено иное,] "момент сдачи" и "место сдачи" означают момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося сдачи груза, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие любого такого конкретного положения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом сдачи груза являются момент и место разгрузки или выгрузки груза с последнего судна или транспортного средства, на котором он перевозился в соответствии с договором перевозки.</p> <p>Статья 72. В случае судебного разбирательства, возбужденного грузоотправителем по договору или другой стороной, заинтересованной в грузе, в отношении морской исполняющей стороны и связанного с перевозкой груза в соответствии с настоящим документом, истец по своему выбору может предъявить иск в суде государства–участника, который в соответствии с</p>	<p>В случае добавления определений "места получения" и "места сдачи" пункты (b) и (c) могут быть заменены следующим:</p> <p>"Статья 72 b) место получения или место сдачи груза; или".</p> <p>См. замечания выше.</p> <p>Данное положение было ограничено для применения в ситуациях, когда стороны, заинтересованные в грузе, предъявляют в соответствии с настоящим документом требования в отношении перевозчика по договору. Эта формула препятствует перевозчику предъявлять в соответствии с настоящим документом иски в целях заявления об отсутствии ответственности для того, чтобы воспрепятствовать выбору суда лицом, заявляющим требование на груз. Вместе с тем было выражено мнение о том, что истцы–перевозчики и лица, заявляющие требование на груз, должны быть связаны одними и теми же правилами.</p> <p>Просьба иметь в виду, что данное положение обусловлено статьей 74 тер.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:</p> <p>а) [основное коммерческое предприятие] или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика <u>[или домициль]</u>; или</p>	<p>законодательством государства, в котором он расположен, является компетентным и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:</p> <p>а) основное коммерческое предприятие или [, при отсутствии такового,] обычное местожительство ответчика; или [отделение, через посредство которого был заключен договор]; или Вариат 1: а) основное коммерческое предприятие или [, при отсутствии такового,] домициль ответчика; или Вариант 2: а) основное коммерческое предприятие или [, при отсутствии такового,] обычное местожительство ответчика; или</p>	<p>Просьба также иметь в виду, что иски перевозчика и морских исполняющих сторон не полностью исключены из проекта и регулируются пунктом 2 статьи 74 тер. Было предложено включить статью 74 тер в данную статью, с тем чтобы уменьшить число статей.</p> <p>Использовался термин "лицо, заявляющее требование на груз". В связи с этим, как представляется, нет необходимости включать определение с точки зрения того, в каких отношениях данный термин отличается от термина "истец".</p> <p>По соответствующему предложению было одобрено требование о том, чтобы назначенное место в обязательном порядке находилось в каком-либо государстве–участнике.</p> <p>В соответствии с Венской конвенцией о праве международных договоров термин "договаривающееся государство" заменяется термином "государство–участник".</p> <p>Большинство делегаций, которые высказали замечания, выступили за включение отдельных положений, касающихся связующих факторов в исках в отношении перевозчика по договору, с одной стороны, и морских исполняющих сторон, с другой стороны, и в целом поддержали данный текст в предложенной форме. Вместе с тем было предложено заменить слова "грузоотправитель по договору или другая сторона, заинтересованная в грузе" словами "держатель транспортного документа"; а слова "лицо, заявляющее требование на груз," – словами "такой держатель". Другой участник подчеркнул, что окончательное решение в отношении терминологии следует принять с учетом результатов обсуждения главы 13 (Право предъявлять иски).</p> <p>Настоящее положение отражает общее правило юрисдикции. В целом положение такого рода пользуется общей поддержкой. Однако был внесен ряд предложений в отношении его формулировки.</p> <p>Некоторая поддержка была выражена предложению об исключении квадратных скобок, привносящих два связующих фактора в одно и то же положение. С другой стороны, другие делегации выступили против увеличения числа связующих факторов.</p> <p>Были внесены различные предложения в отношении фактической формулировки. Что касается включения понятия "домициль", то, как было предложено, им следует заменить понятие "обычное местожительство" и оно не должно дополнять это понятие. Был также предложен термин "обычное местожительство ответчика", который используется в КДПГ и Варшавской конвенции 1929 года.</p>

Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году	Апрель 2005 года	Замечания–резюме
<p>b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или]</p> <p>с) [фактическое место получения/] место получения [по договору] или [фактическое место сдачи груза/] место сдачи груза [по договору]; или</p> <p><u>[d) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно; или</u></p> <p><u>e) порт, в котором груз окончательно сгружается с морского судна; или]</u></p> <p>[d] любое дополнительное место, указанное с этой целью в транспортном документе или электронной записи.]</p>	<p>b) место, в котором груз первоначально получен перевозчиком или исполняющей стороной от грузоотправителя [согласно статье 7(2)];</p> <p>с) место, в котором груз окончательно сдан перевозчиком или исполняющей стороной [согласно статье 7(3) или 7(4)]; или</p> <p>d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в транспортном документе или электронной записи.</p> <p><u>Вариант: d) место, указанное в договоре перевозки или другом соглашении.</u></p> <p>Статья 72 бис В случае судебного разбирательства, возбужденного грузоотправителем по договору или другой стороной, заинтересованной в грузе, в отношении морской исполняющей стороны и связанного с перевозкой груза в соответствии с настоящим документом, истец по своему выбору может предъявить иск в суде государства–участника, который в соответствии</p>	<p>Хотя была выражена некоторая поддержка предложению о включении выражения "отделение [ответчика], через посредство которого был заключен договор", большинство участников выступили за его исключение.</p> <p>Несмотря на то, что это положение все еще пользуется поддержкой со стороны некоторых делегаций, большинство делегаций, высказавших замечания, поддержали решение об исключении этого положения, принятое на четырнадцатой сессии Рабочей группы.</p> <p>Большинство тех делегаций, которые затронули данный вопрос, выступили за разъяснение того, что место получения и место сдачи груза, упоминаемые в этом положении, должны быть согласованными местами, а не фактическими местами получения и сдачи груза. Подчеркивалось, что согласованное в договоре место является более предсказуемым для сторон. Фактическим местом сдачи груза может быть, например, порт убежища, который стороны договора не могут предусмотреть.</p> <p>Просьба принять к сведению предлагаемые включения определений в статью 1 выше.</p> <p>Замечания, высказанные в этом отношении, не наносят ущерба основному обсуждению вопроса о том, должны ли положения о юрисдикции носить исключительный характер.</p> <p>Некоторую поддержку получил альтернативный текст. Было сочтено, что любые согласованные положения о юрисдикции, независимо от того, в какой форме или в каком документе они изложены, должны быть действительными. Вместе с тем большинство делегаций, которые высказали замечания, отдали предпочтение более ясному и более узкому положению, аналогичному формулировке первоначального текста.</p> <p>Несмотря на то, что была выражена некоторая озабоченность, делегации, высказавшие замечания, в целом согласились с идеей разделения связующих факторов для морских исполняющих сторон. В этой связи также имеют значение многие замечания редакционного характера, высказанные в отношении статьи 72.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>[Статья 73. Несмотря на положения статьи 72, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в государстве–участнике, где перевозившее груз судно [или любое из перевозивших груз судов] или любое другое судно, принадлежащее перевозчику, может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае, по ходатайству ответчика, истец должен передать иск, по своему выбору, в одну из юрисдикций, указанных в пункте 4 настоящей статьи <u>предыдущих статьях настоящей главы</u>, для вынесения решения по иску, но до такой передачи ответчик должен</p>	<p>с законодательством государства суда является компетентным и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:</p> <p>а) основное коммерческое предприятие или [, при отсутствии такого,] [обычное/постоянное] местожительство ответчика; или</p> <p>б) место, в котором морская исполняющая сторона [первоначально] получает груз; или</p> <p>с) место, в котором груз [окончательно] сдается морской исполняющей стороной, или</p> <p>[Статья 73. Несмотря на положения статьи 72, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в государстве–участнике, где перевозившее груз судно [или любое из перевозивших груз судов] или любое другое судно, принадлежащее перевозчику, может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае, по ходатайству ответчика, истец должен передать иск, по своему выбору, в одну из юрисдикций, указанных в предыдущих статьях настоящей главы, для вынесения решения по иску, но до такой передачи ответчик должен предоставить обеспечение, достаточное для гарантирования платежа по любому решению, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца.]</p>	<p>Кроме того, в отношении предложенных связующих факторов была выражена общая поддержка с учетом замечаний, высказанных по статье 72. Однако подчеркивалось, что было бы более приемлемым, если бы места получения и сдачи груза были фактическими местами, а не местами, предусмотренными договором, с точки зрения исков в отношении морской исполняющей стороны, поскольку, в отличие от исков в отношении перевозчика по договору, именно фактическое исполнение устанавливает связь между истцом и ответчиком, а не договор. Было также подчеркнуто, что слова "первоначально" и "окончательно" не представляются надлежащими в отношении морских исполняющих сторон, предоставляющих свои услуги только в одной стране, например стивидоров и операторов терминалов.</p> <p>Почти все делегации, которые высказали замечания, выступили против включения в данный документ дополнительной юрисдикции в отношении ареста. Некоторые делегации пожелали всего лишь исключить это положение, однако другие делегации выступили за сохранение положения, в котором указывается, что установленные этим документом правила учитывают действующие нормы внутригосударственного законодательства и международного права, касающиеся ареста. Было подчеркнуто, что отказ урегулировать в этом документе этот вопрос породил бы неопределенность в отношении взаимосвязи между данными двумя совокупностями норм. В этом отношении были представлены несколько всеобъемлющих документов, в которых разъясняются проблемы, порождаемые предложенной статьей 73 и простым исключением этого положения. Наиболее предпочтительный путь предусматривал включение положения, аналогичного данному варианту, при условии внесения в него редакционных изменений.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>предоставить обеспечение, достаточное для гарантирования платежа по любому решению, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца.]</p>	<p>Вариант: Ничто в настоящей главе не затрагивает вопросов юрисдикции в отношении ареста [в соответствии с применимыми нормами законодательства государства или международного права].</p> <p>Статья 73 бис 1. Стороны могут согласиться в том, что иски могут быть предъявлены только в одном или нескольких местах, перечисленных в предыдущих статьях. 2. Несмотря на пункт 1, соглашение о том, что иски могут быть предъявлены только в месте нахождения основного коммерческого предприятия или [, при отсутствии такового,] в [обычном/постоянном] местожительстве ответчика, не препятствует лицу, заявляющему требование на груз, предъявлять иски в одном из других имеющихся судов.</p>	<p>Данное предложенное положение касается вопроса исключительного характера положений о юрисдикции. Отклики делегаций вполне отражают различные мнения, высказанные в Рабочей группе – от поддержки неисклнчительного характера по сравнению с ограниченным исключительным характером до неограниченного исключительного характера.</p> <p>В пользу неисклнчительного характера указывалось, что собственник груза всегда должен обладать правом предъявлять иск в своей собственной стране, ибо в противном случае расходы на осуществление этой процедуры на практике могут стать препятствием предъявлению даже исков на значительную сумму.</p> <p>В пользу неограниченного исключительного характера указывалось, что в противном случае это положение может являться препятствием предъявлению исков в судах, обладающих опытом разрешения коммерческих споров. Было высказано предположение о том, что только в том случае, если дело передается в суд, обладающий определенным опытом разрешения морских или коммерческих споров, он может заменить согласованный суд.</p> <p>Вместе с тем большинство делегаций, высказавших замечания, были готовы рассмотреть ограниченный исключительный характер в качестве возможного компромисса. При этом были высказаны некоторые комментарии и замечания в отношении формы, предложенной в статье 73 бис.</p> <p>Отмечалось, что ссылка на "места, перечисленные в предыдущих статьях", должна исключать статью 72(d), ибо в противном случае не будет ограничения исключительного характера.</p> <p>В действительности включение статьи 72(d) зависит от решения, которое будет вынесено в отношении этой статьи.</p> <p>Предлагается поместить эту статью перед статьей 73.</p> <p>Кроме того, было предложено разъяснить, насколько точным должно быть указание на суд, т.е. указание на какой-либо конкретный суд или просто на юрисдикцию.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>Статья 74. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящего документа, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в статье 72 или 73. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции государств–участников в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.</p>	<p>Статья 74. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящего документа, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в статье 72 или 73. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции государств–участников в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.</p> <p>[2. Для целей настоящей статьи "меры предварительного или обеспечительного характера" означают:</p> <p>а) постановления о сохранении, временном хранении или продаже любых грузов, которые являются предметом спора; или</p> <p>б) постановление о предоставлении обеспечения в отношении суммы спора; или</p> <p>с) постановление о назначении управляющего имуществом, являющимся предметом спора; или</p> <p>д) любые другие постановления для обеспечения того, чтобы любое решение, которое может быть вынесено в результате арбитражного разбирательства, не оказалось лишенным силы вследствие рассеивания активов одной из сторон; или</p> <p>е) временный судебный запрет или другое временное постановление.]</p>	<p>И наконец, ряд делегаций выразили озабоченность в отношении второго пункта. Они предпочли включить статью 72(а) в перечень судов, в которых может быть согласована исключительная юрисдикция.</p> <p>Большинство делегаций, которые высказали замечания, поддержали это положение. Некоторые делегации предложили уточнить значение слов "меры предварительного или обеспечительного характера". Было предложено использовать в качестве модели статью 9 Типового закона ЮНСИТРАЛ об арбитраже. Этот текст был включен в квадратные скобки в качестве пункта 2.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>[Статья 75. В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии со статьей 72 или 73, или когда таким судом вынесено решение, новый</p>	<p>"Статья 74 бис Если в соответствии с положениями настоящего документа лицо, заявляющее требование на груз, предъявляет иск в каком-либо месте, перечисленном в статьях 72 и 72 бис, любой последующий иск в соответствии с настоящим документом, касающийся этого же события, переносится по просьбе ответчика в то место, где был предъявлен первый иск.</p> <p>Статья 74 тер [1. Если лицо, заявляющее требование на груз, предъявляет иск in solidum в отношении перевозчика по договору или морской исполняющей стороны, то это должно быть сделано в одном из упомянутых в статье 72 бис мест, в которых могут возбуждаться иски в отношении морской исполняющей стороны.] 2. Если перевозчик или морская исполняющая сторона предъявляет иск в соответствии с настоящим документом в отношении грузоотправителя по договору или другой стороны, заинтересованной в грузе, то лицо, заявляющее требование, должно по просьбе ответчика перенести свой иск в одно из мест, упомянутых в статьях 72 или 72 бис по выбору ответчика.</p> <p>Статья 75- 1. В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии со статьей 72 или 73, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается,</p>	<p>Большинство делегаций, которые высказали замечания, выразили в принципе поддержку правила о <i>concursum</i>. Однако в то же время была выражена глубокая озабоченность главным образом вследствие того факта, что оказалось невозможным достичь согласия тогда, когда этот вопрос возник на Гаагской конференции по частному международному праву.</p> <p>Кроме того, было высказано мнение о том, что процедура, предусматриваемая в настоящей статье, была бы излишне обременительной. Было предложено установить требование о том, чтобы истец предъявлял иски ответчику в рамках назначенной ответчиком юрисдикции при условии, что эта юрисдикция является разумной.</p> <p>Это положение также получило поддержку в принципе, однако при условии внесения дальнейших редакционных изменений. Было сочтено, что установленная система является слишком негибкой. Например, это правило не должно отменять положение о юрисдикции в отношениях между перевозчиком и морской исполняющей стороной, если согласованная юрисдикция относится к месту, указанному в статье 72 или 72 бис.</p> <p>Все делегации, которые высказали замечания, поддержали предложение об исключении этой статьи.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.</p> <p>2. Для целей настоящей главы принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска.</p> <p>3. Для целей настоящей главы перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии со статьей 73 не считается предъявлением нового иска.]</p> <p>Статья 75 бис. Несмотря на положения предыдущих статей настоящей главы, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами [после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки,] и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.</p>	<p>кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.</p> <p>2. Для целей настоящей главы принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска.</p> <p>3. Для целей настоящей главы перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии со статьей 73 не считается предъявлением нового иска.</p> <p>Статья 75 бис. Несмотря на положения предыдущих статей настоящей главы, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами <u>спора</u> после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.</p> <p>Статья XX <u>Стороны СМЛП могут распространить действие соглашения о юрисдикции на какую-либо третью сторону только в том случае, если:</u></p> <p><u>i) стороны СМЛП прямо согласились в СМЛП распространить юрисдикцию выбранного суда на какую-либо последующую сторону;</u></p>	<p>Была выражена общая поддержка этой статьи. Была выражена некоторая поддержка предложения об уточнении того, что такое соглашение должно быть прямо выраженным. Вместе с тем, с другой стороны, некоторые делегации выступили за то, чтобы оставить на усмотрение суда определение факта заключения такого соглашения.</p> <p>Было поддержано выражение "после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки" как определяющее надлежащий момент во времени.</p> <p>Большинство делегаций, которые высказали замечания, не были готовы комментировать вопрос об СМЛП в отношении только юрисдикции.</p> <p>Было высказано следующее замечание: "Из неимперативных правил соглашений о морских линейных перевозках, если они будут включены в данный документ, вытекает, что положения о юрисдикции в отношениях между сторонами являются приемлемыми. Что касается обязательной силы положений о юрисдикции, то это сопряжено с проблемой более общего характера, чем проблема,</p>

Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году	Апрель 2005 года	Замечания–резюме
<p><i>Арбитражное разбирательство</i></p>	<p><u>ii) последующей стороне, на которую будет распространено действие соглашения, представляется письменное или электронное уведомление о месте, в котором может быть возбужден иск;</u></p> <p><u>iii) стороны СМЛП выбрали следующее место или места:</u></p> <p><u>a) место, в котором груз первоначально получен перевозчиком или исполняющей стороной у грузоотправителя, или порт, в котором груз первоначально погружен на морское судно, или</u></p> <p><u>b) место, в которое груз доставлен перевозчиком или исполняющей стороной во исполнение статьи 7(3) или 7(4), либо порт, в котором груз окончательно сгружен с морского судна, или</u></p> <p><u>c) основное место коммерческой деятельности или постоянное место жительства ответчика;</u></p> <p><u>в связи с одной или несколькими партиями груза, перевозимыми согласно СМЛП; и</u></p> <p><u>iv) выбранное в СМЛП место расположено в государстве-участнике.</u></p>	<p>всего лишь относящаяся к соглашениям о морских линейных перевозках. Существуют разумные обеспечительные правила, применяемые в интересах какой-либо третьей стороны и закрепленные в статье XX. Имеется только ограниченный выбор суда, который может быть согласован. Поскольку порт погрузки или порт разгрузки не должны являться связующими факторами в "основной части" положений о юрисдикции, они не должны быть и связующими факторами с точки зрения установления обязательности положений о юрисдикции СМЛП для третьих сторон".</p> <p>Те делегации, которые выразили озабоченность по поводу включения правил о юрисдикции в данный документ, высказали мнение о том, что это в еще даже большей степени относится к арбитражному разбирательству. Если правила об арбитражном разбирательстве будут включены, то они должны ограничиваться заявлением о том, что такие договоренности являются допустимыми; они будут требовать от арбитров применения правил, установленных в данном документе; и, возможно, следует признать действительность включения положений об арбитражном разбирательстве, содержащихся в чартере, в коносамент.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>[Статья 76. При условии соблюдения положений настоящей главы стороны могут предусмотреть [путем соглашения, подтвержденного в письменной форме,] что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки, на который распространяется настоящий документ, подлежит передаче на арбитражное разбирательство.]</p> <p>Статья 77. Если выдается оборотный транспортный документ или обратная электронная запись, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в оборотном транспортном документе или оборотной электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот оборотный транспортный документ или обратную электронную запись.</p>	<p>[Статья 76. При условии соблюдения положений настоящей главы стороны могут предусмотреть [путем соглашения, подтвержденного в письменной форме,] что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки, на который распространяется настоящий документ, подлежит передаче на арбитражное разбирательство.]</p> <p>Статья 77. Если выдается оборотный транспортный документ или обратная электронная запись, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в оборотном транспортном документе или оборотной электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот оборотный транспортный документ или обратную электронную запись.</p>	<p>Делегации, которые высказали замечания в целом, поддержали эту статью. Что касается формы этого положения, то следует рассмотреть замечания, высказанные секретариатом ЮНСИТРАЛ в пунктах 1–9 документа WP.45. В пункте 9 указывается: "Рабочая группа III, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности согласования определений требования письменной формы в проекте документа с учетом последних результатов работы Рабочей группы II. В то же время для того чтобы не дублировать положения по вопросу о форме в Типовом законе (рассмотрение которого еще не завершено), Рабочая группа III, возможно, пожелает принять решение о том, что цель положений об арбитражном разбирательстве проекта документа должна состоять только в том, чтобы предоставить сторонам право договариваться об арбитражном разбирательстве (что было бы желательно с учетом законодательства о морской перевозке грузов некоторых стран), и в таком случае проект статьи 76 можно было бы сформулировать в более общих выражениях".</p> <p>Делегации, которые высказали замечания, в целом поддержали эту статью. Кроме того, в связи с этим секретариат ЮНСИТРАЛ полагает, что вопрос о включении путем ссылки был в целом рассмотрен в Рабочей группе II, и рекомендует его рассмотреть для приведения этой статьи в соответствие с выводами, сделанными после общего обсуждения, ср. документ WP.45, пункты 10 и 11.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>Статья 78. Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:</p> <p>а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:</p> <p>i) основное коммерческое предприятие ответчика, или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или</p> <p>ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или</p> <p>iii) место, где перевозчик или исполняющая сторона получает груз для перевозки или место сдачи груза; или</p> <p>б) любое другое место, указанное в этой статье в арбитражной оговорке или соглашении.</p> <p>[Статья 79. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящего документа.]</p> <p>Статья 80. Положения статей 77 [и 78] считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки</p>	<p>Статья 78. За исключением договоров перевозки в области нелинейных перевозок не допускается договоренность о том, что арбитражное разбирательство должно осуществляться в этом случае, если иски не могут быть предъявлены в соответствии со статьей 15.</p> <p>Вариант: За исключением договоров перевозки в области нелинейных перевозок место проведения арбитражного разбирательства в отношении перевозки груза согласно настоящему документу должно быть местом, указанным в главе 15 для целей предъявления исков.</p> <p>[Статья 79. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящего документа.]</p> <p>Статья 80. Положения статей 77 [и 78] считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки, не совместимое с</p>	<p>Мнения, высказанные в отношении этого положения, разнятся от, с одной стороны, распространения ограничения на все отрасли согласно данному документу до, с другой стороны, предоставления сторонам возможности решать по своему усмотрению этот вопрос во всех ситуациях. Вместе с тем была выражена некоторая поддержка решению, в целом соответствующему предложенной статье.</p> <p>В отношении формулировки было высказано следующее замечание: "Наше понимание заключается в том, что, в отличие от судебных слушаний, арбитражные слушания могут проводиться в любом месте мира, хотя формальным "местом" является конкретно указанное место, при условии, что стороны согласились с этим или третейский суд предписывает это. Любое такое слушание, естественно, проводится в соответствии с любыми регулируемыми правилами, например Регламентом Лондонской ассоциации морских арбитров, и в соответствии с законодательством места проведения арбитражного разбирательства. Таким образом, сохраняется право задействовать суды официального места проведения". Было сочтено, что предложенный альтернативный текст, возможно, лучше отражает этот аспект.</p> <p>Просьба также принять к сведению замечания, высказанные Секретариатом ЮНСИТРАЛ в пунктах 12–15 документа WP.45. Несмотря на то, что эти замечания в основном касаются статьи 78, содержащейся в документе WP.32, следует учесть общие замечания относительно того, каким образом регулируется определение места проведения арбитражного разбирательства.</p> <p>Делегации, которые высказали замечания, в целом поддержали эту статью.</p> <p>Вместе с тем просьба принять к сведению замечания, высказанные Секретариатом ЮНСИТРАЛ в документе WP.45, пункты 16–19, в которых указывается на общее правило, предусматривающее, что вопрос о применимом праве следует оставить для решения по усмотрению сторон.</p> <p>Делегации, которые высказали замечания, в целом поддержали эту статью.</p> <p>Кроме того, просьба принять к сведению замечания, высказанные Секретариатом ЮНСИТРАЛ в документе WP.45, пункт 20.</p>

<i>Глава 15 с изменениями, внесенными Рабочей группой в Вене в 2004 году</i>	<i>Апрель 2005 года</i>	<i>Замечания–резюме</i>
<p>или соглашения, не совместимое с этими положениями, является ничтожным.</p> <p>Статья 80 бис. Ничто в настоящей главе не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки.</p>	<p>этими положениями, является ничтожным.</p> <p>Статья 80 бис. Ничто в настоящей главе не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки.</p>	<p>Делегации, которые высказали замечания, в целом поддержали эту статью.</p> <p>Кроме того, просьба принять к сведению замечания, высказанные Секретариатом ЮНСИТРАЛ в документе WP.45, пункт 21.</p>