



## Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
18 November 2005\*

Russian  
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 конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**

#### **Замечания Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии относительно арбитража**

##### **Записка Секретариата**

В ходе подготовки к шестнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), на которой Рабочая группа, как ожидается, продолжит второе чтение проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.56), правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии 18 ноября 2005 года представило на рассмотрение Рабочей группы замечания относительно арбитража. Текст этих замечаний воспроизводится в приложении к настоящей записке в том виде, в котором он был получен Секретариатом.

---

\* Задержка в представлении настоящего документа объясняется датой передачи Секретариату данных замечаний.



## Приложение

### **Замечания Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии относительно арбитража**

1. Арбитраж представляет собой средство, избранное на основе согласия сторонами договора для урегулирования любых споров, которые могут возникнуть. Принципы свободы арбитража, возможности принудительного исполнения арбитражных соглашений и приведения в исполнение и признания арбитражных решений закреплены в статьях II и III Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года (Нью-Йоркская конвенция). Нью-Йоркскую конвенцию подписали 134 государства, многие из которых являются ведущими морскими державами.
2. Арбитраж представляет собой излюбленный механизм урегулирования споров, особенно в областях массовых и трамповых перевозок. Возникающие в этих областях споры по своей природе часто связаны с юридическими или коммерческими принципиальными соображениями. Чартер-партии, используемые в этих секторах, почти всегда включают арбитражную оговорку с указанием конкретного суда или закона, к которым необходимо обращаться в случае возникновения спора, причем такие положения часто прямо включаются в коносаменты, выдаваемые согласно этим чартер-партиям. Тем не менее также возможны обстоятельства, когда к арбитражу было бы целесообразно обратиться и в случае линейных перевозок, особенно в контексте специализированных перевозок. За многие годы сформировались профессиональные центры, в которых работают эксперты по специальным техническим и юридическим вопросам, услугами которых можно воспользоваться для урегулирования споров в области морской торговли.
3. Коммерческие стороны вполне удовлетворены функционированием арбитражной системы, как применительно к спорам, возникающим между первоначальными сторонами договора, так и – в результате оговорки о включении – применительно к третьим сторонам – держателям коносаментов (или, в будущем, транспортных документов). Эта система хорошо понимается сторонами, участвующими в коммерческих сделках с покупателями и продавцами, по всей цепочке этих отношений, причем все стороны сознают свои права и обязательства. Третьи стороны – покупатели рассматривают такую систему как часть более широких коммерческих сделок, от которых они ожидают получения прибыли. Соответствующие механизмы функционируют должным образом, причем в концептуальном плане почти не возникает каких-либо жалоб или практических трудностей.
4. В пользующихся широким признанием Гагских и Гагско–Висбийских правилах не содержится положений об арбитраже: решение этого вопроса оставлено на усмотрение контрагентов и национального права. В отличие от этого предписательные положения, включенные в Гамбургские правила, являются, как это можно утверждать, одной из основных причин, в силу которых эта конвенция не получила широкого применения. В принципиальном плане насущная необходимость включения каких-либо положений об арбитраже в проект документа ЮНСИТРАЛ вызывает сомнения. Если, однако, подобные положения все-таки будут включены, то наиболее четкий подход состоял бы в

подготовке положения, закрепляющего действительность и исковую силу арбитражной оговорки в соответствии с соглашением сторон, включая распространение обязательной силы таких арбитражных соглашений на третьи стороны–покупателей.

5. В нынешнем тексте проекта документа предлагаются два альтернативных варианта А и В. Однако в статье 84 варианта А использована модель Гамбургских правил и предусматривается, что место разбирательства может избрать лицо, заявляющее требования. Это означает, что соглашение об арбитраже, включенное в договор перевозки, регулируемый проектом конвенции, не будет подлежать принудительному исполнению ни в отношении стороны первоначального договора, например грузоотправителя по договору, ни в отношении третьей стороны–покупателя.

6. Согласно варианту В определение места арбитража осуществляется по соглашению сторон. Это отражает нынешнюю практику. В то же время приводился довод о том, что такой порядок наделяет перевозчиков возможностью обойти касающиеся юрисдикции положения, содержащиеся в нынешней главе 16. Подобная ситуация не рассматривается на практике как создающая какие-либо трудности, поскольку в договоры перевозки в секторе линейных перевозок обычно не включаются арбитражные соглашения, а содержатся положения, устанавливающие исключительную юрисдикцию конкретных судов или государств в отношении споров.

7. Нидерланды выдвинули альтернативное предложение, направленное на то, чтобы согласовать свободу арбитража в секторах массовых/трамповых перевозок и применение юрисдикционных положений в секторе линейных перевозок. Это предложение может создать основу для продвижения на пути решения этой проблемы, однако необходимо более тщательно рассмотреть следующие вопросы:

- предложенный пункт 2 статьи 78 понимается как устанавливающий ограничение на право обращения к арбитражу согласно договору, к которому проект конвенции будет применяться на императивной основе. Это предоставит лицу, заявляющему требование, право отказаться от арбитражного соглашения, закрепленного в договоре, и по своему выбору принять решение о том, обратиться ли к арбитражу или передать спор на рассмотрение суда в одной из перечисленных правовых систем, причем также возникает и дополнительная неясность, связанная с возможностью преодоления указанного применимого закона;
- в предложенной статье 81 бис предпринимается попытка распространить возможность принудительного исполнения арбитражных соглашений, содержащихся в чартер–партиях, на третью сторону – держателя коносамента (или другого транспортного документа) посредством отказа от применения статьи 10. В то же время такой результат может и не быть достигнут, поскольку согласно статье 10 коносаменты, выданные в соответствии с чартер–партией или договором, которые в иных отношениях исключаются согласно статье 9, **включаются** в обязательную сферу применения проекта конвенции. Этот вопрос носит, возможно, редакционный характер; и

- возможно, потребуется разработать определенные положения для признания арбитража в качестве согласованного сторонами механизма урегулирования споров в некоторых секторах специализированных линейных перевозок.

8. Направленность предложенного подхода является правильной, однако определенные вопросы требуется изучить более глубоко. В то же время решение, которое позволит избежать описываемых в настоящем документе трудностей, заключалось бы в разработке положения, безоговорочно признающего возможность принудительного исполнения арбитражных соглашений, содержащихся в договорах перевозки, поскольку такая система уже в течение многих лет удовлетворительно и эффективно применяется для урегулирования морских споров.

---