



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
16 December 2005*

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа II (Арбитраж)
Сорок четвертая сессия
Нью-Йорк, 23–27 января 2006 года

Аннотированная предварительная повестка дня

Добавление

7. Другие вопросы

1. В ходе своей шестнадцатой сессии (Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года) Рабочая группа III (Транспортное право) рассмотрела вопрос о включении в проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов ("проект конвенции") главы об арбитражном разбирательстве (проект главы 17). Было высказано мнение о том, что следует запросить мнения Рабочей группы II (Арбитраж) по этому проекту главы.

2. Для рассмотрения Рабочей группой в приложении к настоящему документу воспроизводятся выдержка из доклада о работе шестнадцатой сессии Рабочей группы III, касающаяся положений об арбитражном разбирательстве (A/CN.9/591, пункты 85–103), а также другие соответствующие положения проекта конвенции. Информация о предшествующих обсуждениях в Рабочей группе III по этому вопросу содержится в документах A/CN.9/572 (пункты 151–157), A/CN.9/576 (пункты 176–179), а предшествующий текст по арбитражному разбирательству содержится в главе 16 документа A/CN.9/WG.III/ WP.32 и в главе 17 документа A/CN.9/WG.III/WP.56. Предложение Нидерландов, которое послужило основой для положений об арбитражном разбирательстве, воспроизводимых в приложении к настоящему документу, содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.54.

* Позднее представление настоящего документа обусловлено включением выдержек из доклада Рабочей группы по транспортному праву (Рабочая группа III) о работе ее шестнадцатой сессии (Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года), подготовка которого была завершена только в середине декабря.



Приложение

Глава 17 и проекты статей 75 и 76 проекта конвенции – выдержка из доклада о работе шестнадцатой сессии Рабочей группы III, касающейся положений об арбитражном разбирательстве (см. документ A/CN.9/591, пункты 85–103)

Арбитражное разбирательство – глава 17

Общее обсуждение

85. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она рассматривала главу об арбитражном разбирательстве в ходе своей четырнадцатой (см. A/CN.9/572, пункты 151–157) и пятнадцатой сессий (см. A/CN.9/576, пункты 176–179). Напоминалось о том, что в ходе этих сессий Рабочей группы решительно отстаивались две точки зрения. Одна точка зрения заключалась в том, что принцип свободы арбитража имеет глубокие корни и что существующие документы об арбитражном разбирательстве, такие как Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года (Нью-Йоркская конвенция) и Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже, обеспечивают надлежащие основы для арбитражного разбирательства, снимая таким образом необходимость включения такой главы в проект конвенции. Другая точка зрения заключалась в том, что возможностью прибегать к арбитражу должны располагать стороны спора, однако нельзя допускать, чтобы стороны ею воспользовались для отхода от оснований для юрисдикции, установленных в проекте статьи 75 проекта конвенции.

86. Рабочей группе было разъяснено существо предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.54. Было указано, что это предложение представляет собой усилие по достижению компромисса между точками зрения, высказанными в отношении арбитражного разбирательства в ходе четырнадцатой и пятнадцатой сессий. Утверждалось, что основные аспекты такого компромисса заключаются в исключении всей главы об арбитражном разбирательстве (см. A/CN.9/WG.III/WP.54, пункт 5(e)), и добавлении в проект конвенции проекта пункта 78(2) (см. A/CN.9/WG.III/WP.54, пункт 5(b)), который призван обеспечить недопустимость отхода от правил о юрисдикции, содержащихся в проекте конвенции. Дополнительный аспект этого предложения предусматривает включение ссылки в проект статьи 81, обеспечивающей действительность любого соглашения о передаче возникшего спора на арбитраж, достигнутого сторонами. И наконец, было разъяснено, что цель этого компромисса заключается в сохранении статус-кво в отношении использования арбитража в отрасли морских перевозок путем установления минимальных арбитражных правил, касающихся отрасли линейных перевозок, но обеспечении при этом свободы арбитража в отрасли нелинейных перевозок посредством добавления проекта статьи 81 бис (см. A/CN.9/WG.III/WP.54, пункт 5(e)).

87. Кроме того, замечания, высказанные в документе A/CN.9/WG.III/WP.59, были разъяснены путем ссылки на последний пункт этого документа, в котором

высказывается предположение о том, что с учетом широкого использования арбитража морской отраслью в целом наиболее надлежащим решением в проекте конвенции было бы включение положения, допускающего возможность принудительного исполнения арбитражных соглашений, содержащихся в договорах перевозки, без каких-либо условий.

Безусловная свобода прибегать к арбитражу

88. Была поддержана точка зрения о том, что проект конвенции должен допускать неограниченную возможность принудительного исполнения арбитражных соглашений, содержащихся в договорах перевозки. Было указано, что во всем мире арбитраж является чрезвычайно популярной формой урегулирования в отношении споров, возникающих из договоров перевозки. Было выражено скептическое отношение в связи с тем, необходимо ли гарантировать режим юрисдикции, установленный в проекте конвенции, путем уменьшения свободы арбитража в отрасли линейных перевозок, в которой никогда арбитраж не использовался широко, и было высказано предположение о том, что маловероятно, чтобы он использовался для отклонения юрисдикции. Кроме того, было высказано предостережение в отношении возможности чрезмерного регулирования арбитражного разбирательства и тем самым снижения его эффективности.

Положения об арбитражном разбирательстве, содержащиеся в Гамбургских правилах

89. Было также высказано мнение о том, что Рабочей группе следует рассмотреть возможность принятия арбитражных правил, аналогичных правилам, содержащимся в статье 22 Гамбургских правил и уже включенным для рассмотрения в главу об арбитражном разбирательстве в документах A/CN.9/WG.III/WP.32 и A/CN.9/WG.III/WP.56. Утверждалось, что одно из преимуществ этих правил заключается в том, что они уже являются итогом компромисса, который был достигнут в ходе их разработки. Это мнение получило некоторую поддержку. Вместе с тем одной из трудностей, сопряженной с использованием этого подхода в Гамбургских правилах, как утверждалось, является то, что они уменьшили коммерческую определенность в результате того, что они допускают проведение арбитражного разбирательства в одном из целого ряда различных возможных мест. Было сочтено, что одно из преимуществ принятия предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.54, заключается в том, что оно допускает разрешение спора либо посредством проведения арбитражного разбирательства в конкретном месте, указанном в положении об арбитраже, либо в суде в месте, указанном согласно проекту статьи 75. Вместе с тем было также отмечено, что разнообразие возможных мест проведения арбитражного разбирательства может рассматриваться как преимущество, сопряженное с использованием Гамбургских правил, с точки зрения содействия развитию арбитража в результате того, что его проведение предусматривается в различных местах, но со ссылкой на одну и ту же совокупность правил.

Компромиссное предложение, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.54

90. Ряд делегаций уточнили, что их изначальная позиция в то время, когда вопрос об арбитраже впервые обсуждался в ходе четырнадцатой сессии Рабочей группы, заключалась в поддержке безусловной свободы арбитража. Однако эти делегации в духе компромисса пришли к поддержке предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.54, особенно с учетом того, что в нем отражается действующий международный арбитражный режим и что оно сохраняет статус-кво в отношении арбитражной практики в отрасли морских перевозок. Ряд оговорок были высказаны в связи с тем, может ли данное компромиссное предложение фактически ограничивать развитие арбитража в отрасли линейных перевозок, поскольку коммерческие предприятия вряд ли будут включать арбитражное положение в договор перевозки, если они не могут быть уверены в том, где будет проводиться арбитражное разбирательство, и оно может и не представляться возможным, если такой выбор будет определяться перечнем, содержащимся в проекте статьи 75. В конечном счете, хотя ряд делегаций высказали предположение о том, что в формулировку этого предложения необходимо внести дополнительные уточнения, не в последнюю очередь с учетом новых положений, рассматриваемых для включения в главу о юрисдикции, была выражена поддержка этого предложения в качестве компромисса, призванного способствовать усилиям Рабочей группы, и в качестве основы для будущего обсуждения.

Пояснения в отношении предполагаемого воздействия данного компромиссного предложения

91. Был поставлен вопрос в отношении взаимодействия проектов подпунктов 78(2)(a) и (b) и того, следует ли требовать от истца установления короткого периода времени, в течение которого перевозчик будет вынужден принять решение о том, переносить ли разбирательство из места, предусмотренного арбитражной оговоркой, в место, указанное в проекте статьи 75. В ответ на вопрос о том, в связи с чем стороны могут предъявлять требование в отношении перевозчика согласно проекту статьи 78(2)(a), было высказано предположение о том, что ответы на этот и другие вопросы целесообразно обсудить в ходе рассмотрения Рабочей группой главы, касающейся права предъявлять иски, и, возможно, главы о сроке для предъявления иска, причем их рассмотрение ожидается на следующей сессии Рабочей группы.

Предложенные изменения к компромиссному предложению

92. Помимо общих корректировок данного предложения, необходимость которых обуславливается рассматриваемыми изменениями в отношении положений о юрисдикции, содержащихся в проекте документа, были предложены некоторые конкретные изменения к этому предложению. С учетом направленности обсуждения в Рабочей группе в отношении положений о юрисдикции и выборе суда согласно проекту статьи 76 было высказано мнение о том, что исключительные арбитражные оговорки должны быть допустимыми и должны обеспечиваться с точки зрения их соблюдения на тех же основаниях, что и положения об исключительном выборе суда. Была выражена некоторая поддержка предположения о том, что последствия арбитражного соглашения для

третьих сторон, имеющих отношение к договору перевозки, должны быть уточнены и согласованы, и их не следует оставлять для определения на основании положений внутригосударственного законодательства, что предусматривается проектом статьи 81 бис. Моделью для такого подхода, как предполагалось, является проект статьи 83 проекта конвенции. В ответ была выражена озабоченность по поводу того, что установление правил, касающихся третьих сторон, может означать вторжение в сферу действия Нью-Йоркской конвенции с точки зрения принудительного исполнения арбитражных соглашений. Кроме того, была выражена некоторая поддержка предложения о включении положения, аналогичного проекту статьи 85 нынешней главы об арбитражном разбирательстве, которая требует, чтобы арбитр применял положения данного проекта конвенции. В ответ было высказано предположение о том, что такое правило не является необходимым, поскольку арбитр будет изучать договор перевозки при решении вопроса о том, какие правила надлежит применять, и такое изучение договора перевозки либо приведет арбитра к проекту конвенции, либо нет.

93. Были предложены некоторые конкретные изменения редакционного характера к данному тексту. Было поддержано мнение о том, что слово "только", содержащееся в предложенном проекте статьи 81 бис, должно быть взято в квадратные скобки или исключено. Было также предложено полностью исключить взятый в скобки текст "[юрисдикции или]" из проекта статьи 81 бис, поскольку положения о юрисдикции не являются распространенными в отрасли нелинейных перевозок, а цель этого предложения заключается в сохранении статус-кво. Были высказаны и другие мнения в пользу сохранения этого текста и исключения только квадратных скобок. Была выражена поддержка следующего альтернативного текста, призванного заменить и уточнить проект пункта 78(2)(b):

"Перевозчик может требовать проведения арбитражного разбирательства в соответствии с положениями арбитражного соглашения только в том случае, если лицо, предъявляющее требование в отношении перевозчика, возбуждает судебное разбирательство в месте, указанном в арбитражном соглашении".

Выводы, сделанные Рабочей группой в связи с положениями об арбитражном разбирательстве:

94. После обсуждения Рабочая группа решила, что;

- существует широкий консенсус в отношении компромиссного предложения, изложенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.54; и
- это предложение должно явиться основой для будущей работы после внесения в него изменений с учетом итогов обсуждения в Рабочей группе, как отмечается выше, и в связи с предполагаемым пересмотром проекта статьи 76 о юрисдикции.

Предлагаемый пересмотренный текст для главы об арбитражном разбирательстве

Общее обсуждение

95. Рабочая группа продолжила свое обсуждение на основе следующего текста, предложенного некоторыми делегациями для включения в новый проект главы проекта конвенции, касающейся арбитражного разбирательства:

"Статья 83. Арбитражные соглашения

С учетом статьи 85, если договор перевозки, на который распространяется действие настоящей Конвенции, включает арбитражное соглашение, то применяются следующие положения:

- а) лицо, заявляющее требование в отношении перевозчика, может, по своему выбору, либо:
 - i) начать арбитражное разбирательство в соответствии с положениями арбитражного соглашения в месте, указанном в таком соглашении, либо
 - ii) возбудить судебное разбирательство в любом другом месте при условии, что такое место указано в статье 75(a), (b) и (c);
- б) если лицо заявляет требование в отношении перевозчика, то перевозчик может требовать проведения арбитражного разбирательства в соответствии с положениями арбитражного соглашения только в том случае, когда данное лицо возбуждает судебное разбирательство
 - i) в месте, указанном в арбитражном соглашении, или
 - ii) в суде, который наделит согласно статье 76 силой соглашения об исключительном выборе суда, указав место, поименованное в арбитражном соглашении, которое является исключительным с точки зрения иска в отношении перевозчика.

Статья 84. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возможность принудительного исполнения арбитражного соглашения в договоре перевозки при нелинейных перевозках, к которому настоящая Конвенция или положения настоящей Конвенции применяются в силу:

- а) применения статьи 10¹, или
- б) добровольного включения сторонами настоящей Конвенции в качестве договорного положения договора перевозки, на который в противном случае не распространялось бы действие настоящей Конвенции.

¹ Эта ссылка может быть изменена в зависимости от будущего пересмотра статьи 10 проекта конвенции.

Статья 85. Соглашения об арбитраже после возникновения спора

Невзирая на положения настоящей главы и главы 16, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте."

96. Было вновь указано на то, что предложенные проекты статей 83, 84 и 85 направлены на достижение компромисса между теми делегациями, которые выступают за самое широкое применение принципа свободы арбитража в проекте конвенции, и теми делегациями, которые полагают, что, хотя возможность прибегнуть к арбитражу должна быть предоставлена сторонам спора, она не должна использоваться для отхода от оснований юрисдикции, установленных в проекте статьи 75 проекта конвенции. Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что цель данных проектов положений заключается в том, чтобы отразить потребности практических работников в отношении использования арбитража в отрасли морских перевозок, предусмотрев ограниченную свободу арбитража в отношении отрасли линейных перевозок, в которой случаи использования арбитража не являются частыми, допуская при этом широкую свободу арбитража в отрасли нелинейных перевозок, в которой арбитраж, напротив, является стандартным методом разрешения споров.

97. Было указано, что новый предложенный проект изменяет текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.54, путем включения нового проекта подпункта 83(b)(ii); исключения слова "только" из проекта статьи 84 при условии его пересмотра после пересмотра проекта статьи 10; исключения взятого в скобки выражения "[юрисдикция или]" из проекта статьи 84; и включения нового проекта статьи 85, который образует отдельную статью, устанавливающую принцип, который был отражен в пункте 5(c) документа A/CN.9/WG.III/WP.54. Вопрос об исключении взятого в скобки выражения "[юрисдикция или]" не обсуждался.

98. Были выражены некоторые сомнения в отношении предложенного проекта текста, особенно в отношении озабоченности по поводу того, что он приведет к поискам удобного суда и предъявлению множественных исков. Кроме того, была выражена некоторая озабоченность в отношении предложенного проекта статьи 83 и в связи с вероятностью того, что он может ограничить доступ к арбитражу при некоторых обстоятельствах. В целом дух компромисса был подтвержден и была выражена поддержка подхода, отраженного в этом предложении, а выраженная по конкретным аспектам озабоченность рассматривается ниже.

Новый проект подпункта 83(b)(ii)

99. Было указано, что существует параллелизм между соглашениями об исключительном выборе суда, с одной стороны, и арбитражными соглашениями, с другой стороны, и что по этой причине этим двум видам соглашений следует предоставить в проекте конвенции одинаковый режим с точки зрения свободы заключения договоров. Соответственно, было указано, что цель проекта подпункта 83(b)(ii) заключается в допущении арбитражных соглашений в тех случаях, когда положение об исключительной юрисдикции будет признано согласно проекту статьи 76 проекта конвенции, касающемуся признания

положений об исключительном выборе суда. Было отмечено, что последствием проекта подпункта 83(b)(ii) будет дальнейшее расширение свободы арбитража в отрасли линейных перевозок. В ответ на просьбу о разъяснении было разъяснено, что проект подпункта 83(b)(ii) требует наличия арбитражного соглашения для того, чтобы он вступил в действие, а в ответ было высказано предположение о том, что данный текст следует изменить, с тем чтобы в нем конкретно указывалось на это. Далее было отмечено, что проект подпункта 83(b)(ii) применяется только к искам в отношении перевозчика, тогда как иски, предъявленные перевозчиком, не входят в его сферу применения.

100. Вместе с тем в отношении проекта подпункта 83(b)(ii) были проявлены некоторые колебания с учетом другого мнения о том, что положения об исключительном выборе суда и арбитражные положения имеют разный характер и разные последствия и что их режим, согласно проекту конвенции, должен отражать такие различия. В частности, было сочтено, что связь этого подпункта с проектом статьи 76 носит проблематичный характер, поскольку он увязывает арбитражные соглашения с решением государства о том, следует ли обеспечивать принудительное исполнение соглашений об исключительном выборе суда. Была также выражена озабоченность по поводу того, что проект подпункта 83(b)(ii) может лишать грузоотправителя по договору разумного места для защиты его интересов, особенно с учетом более высоких издержек арбитража по сравнению с судебным разбирательством. По этой причине было предложено исключить подпункт 83(b)(ii).

Нью-йоркская конвенция и проект подпункта 83(b)(ii)

101. Было указано, что последствием проекта подпункта 83(b)(ii) будет разрешение судам, при определенных условиях, заявлять, что, несмотря на арбитражное соглашение, заключенное добросовестно, арбитражное соглашение не будет иметь обязательной силы для сторон. К этому было добавлено, что такой результат не только является необычным в современном торговом праве, но и противоречит основным принципам арбитража, установленным в ряде широко признанных текстов, таких как Нью-йоркская конвенция, и в частности ее статья II(3), и Типовой закон ЮНСИТРАЛ об арбитраже. К этому было добавлено, что, хотя принцип соблюдения арбитражного соглашения может допускать некоторые отклонения, такие как отклонения, предусмотренные в статье 22(3) Гамбургских правил, сфера таких отклонений не может быть расширена с целью предотвращения доступа к арбитражу, как это предусматривается в новом проекте статьи 83, без существенного воздействия на этот принцип. Было высказано предположение о том, что Рабочая группа должна запросить мнение Рабочей группы II (Арбитраж и согласительная процедура) ЮНСИТРАЛ относительно положений проекта конвенции, касающихся арбитражного разбирательства.

102. В ответ было указано, что по ряду причин предложенный текст не противоречит Нью-йоркской конвенции. Было также разъяснено, что основной принцип, закрепленный в Нью-йоркской конвенции, требует не общего признания всех арбитражных соглашений, но недопущения дискриминации арбитражных соглашений по сравнению с положениями о юрисдикции. К этому было добавлено, что, поскольку арбитражные соглашения допускаются в данном проекте предложения именно в тех случаях, когда положения об

исключительной юрисдикции будут признаваться, этот основной принцип Нью-Йоркской конвенции не затрагивается предложенным текстом. Кроме того, было указано, что ограничение действительности арбитражных соглашений является следствием практики, сложившейся в отрасли морских перевозок, которая допускает ограничение свободы арбитража при определенных обстоятельствах и в определенных областях.

Выводы, сделанные Рабочей группой в связи с пересмотренными положениями об арбитражном разбирательстве

103. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- общий подход, используемый в проектах статей 83, 84 и 85, получил поддержку в рамках компромиссного решения относительно юрисдикции и арбитражного разбирательства;
- проекты статей 83, 84 и 85 следует сохранить в проекте главы об арбитражном разбирательстве проекта конвенции для будущего обсуждения;
- вводную часть текста проекта статьи 83 следует взять в квадратные скобки до уточнения взаимосвязи между проектом статьи 83 и Нью-Йоркской конвенцией и при условии разрешения любой возможной коллизии между этими двумя документами; и
- проект подпункта 83(b)(ii) проекта конвенции следует взять в квадратные скобки до его последующего рассмотрения.

Другие соответствующие положения проекта конвенции

Статья 9. Конкретные исключения и дополнения²

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении:
 - a) чартер-партий;
 - b) договоров на использование судов или любого пространства на таких судах;
 - c) за исключением случаев, предусмотренных в пункте 2, договоров на нелинейные транспортные услуги; и
 - d) за исключением случаев, предусмотренных в пункте 3, договоров на массовые грузы.
2. Без ущерба для подпунктов 1(a) и (b) настоящая Конвенция применяется в отношении договоров перевозки при предоставлении нелинейных транспортных услуг, если они подтверждаются транспортным документом или транспортной электронной записью или содержатся в таком документе или записи, которые подтверждают также получение перевозчиком или исполняющей стороной груза, за исключением сторон чартер-партий или договора на использование судна или какого-либо пространства на судне.

² Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 66 документа A/CN.9/576.

3. а) Настоящая Конвенция применяется в отношении условий, регулирующих перевозку каждой партии в соответствии с договором на массовые грузы в той степени, в какой это предусмотрено положениями настоящей главы.

б) Настоящая Конвенция применяется в отношении условий договоров на массовые грузы в той степени, в какой они регулируют перевозку каждой партии в соответствии с договором на массовые грузы, которые регулируются положениями настоящей Конвенции в соответствии с подпунктом (а).

Статья 10. Применение в отношении определенных сторон³

Несмотря на положения статьи 9, если транспортный документ или транспортная электронная запись выдается в соответствии с чартер-партией или договором, предусмотренным в статье 9 (1)(b) или (с), положения настоящей Конвенции применяются в отношении договора, подтверждаемого транспортным документом или транспортной электронной записью или содержащегося в таком документе или записи, между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем, распоряжающейся стороной, держателем или лицом, упомянутым в статье 34, которое не является фрахтователем или стороной договора в соответствии со статьей 9 (1)(b) или (с).

Статья 75. Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое является действительным согласно статье 76, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- а) домициль ответчика; или
- б) место получения груза по договору или место сдачи груза по договору; или
- с) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно; или порт, в котором груз окончательно сгружается с морского судна; или
- д) любое место, указанное с этой целью в соответствии со статьей 76(1).

Статья 76. Соглашения о выборе суда

1. Если грузоотправитель по договору и перевозчик соглашаются в том, что компетентный суд обладает юрисдикцией в отношении разрешения споров, которые могут возникнуть в связи с настоящей Конвенцией, то в таком случае данный суд обладает неисключительной юрисдикцией при условии, что предоставляющее ее соглашение заключено или документально подтверждено

³ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 73 документа A/CN.9/576 с учетом возможности включения ссылки на проект подпункта 9 (1)(d) в конце текста проекта статьи 10 и любого необходимого разъяснения режима в отношении квитанций.

- a) в письменной форме⁴; или
- b) при помощи любого другого средства связи, которое делает информацию доступной для ее последующего использования.

2. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с пунктом 1, является исключительной в отношении споров между сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и предоставляющее юрисдикцию соглашение

- a) содержится в договоре на массовые грузы, в котором прямо указываются наименования и адреса сторон и который либо

- i) заключен на индивидуальной основе; либо
- ii) содержит конкретное заявление о том, что существует соглашение об исключительном выборе суда, и конкретно указывает его местонахождение в своих положениях; и

- b) прямо указывает наименование и местонахождение выбранного суда.

3. Соглашение об исключительном выборе суда, заключенное в соответствии с пунктом 2, имеет обязательную силу для лица, которое не является стороной договора на массовые грузы, только в том случае, если это соответствует применимому законодательству, как определяется [международным частным правом] [коллизионными нормами] рассматривающего спор суда и:

- a) такому лицу направляется надлежащее уведомление о суде, в котором иск может быть предъявлен;
- b) суд находится в одном из мест, указанных в статье 75 [(a), (b) или (c)].

4. С учетом пункта 5 настоящая статья не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству в придании силы соглашению о выборе суда, которое не отвечает требованиям пунктов 1, 2 или 3. Такое Договаривающееся государство должно направить соответствующее уведомление [_____].

5. Ничто в пункте 4 или в соглашении о выборе суда, действительном согласно пункту 4, не препятствует суду, указанному в статье 75 [(a), (b), (c) или (d)] и находящемуся в ином Договаривающемся государстве, в осуществлении его юрисдикции в отношении спора и урегулировании этого спора в соответствии с настоящей Конвенцией. Никакое соглашение о выборе суда не является исключительным в связи с иском [в отношении перевозчика] согласно настоящей Конвенции, за исключением того, что предусмотрено настоящей статьёй.

⁴ Требование в отношении формы будет рассмотрено согласно статье 3.