



КОНФЕРЕНЦИЯ ПОЛНОМОЧНЫХ
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ



ПО КОНВЕНЦИИ О МОРСКИХ
ПРИВИЛЕГИРОВАННЫХ ТРЕБОВАНИЯХ
И МОРСКИХ ЗАЛОГАХ

Distr.
GENERAL

A/CONF.162/3/Add.1
24 February 1993

RUSSIAN
Original: ENGLISH

Женева, 19 апреля 1993 года
Пункт 8 предварительной повестки дня

ПОДГОТОВКА И ПРИНЯТИЕ КОНВЕНЦИИ О МОРСКИХ ПРИВИЛЕГИРОВАННЫХ
ТРЕБОВАНИЯХ И МОРСКИХ ЗАЛОГАХ

Обобщение замечаний и предложений, представленных правительствами
и межправительственными и неправительственными организациями
по проекту конвенции о морских привилегированных требованиях
и морских залогах

Добавление

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. ОБОБЩЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ	2 - 27
<u>Правительства</u>	
A. ИНДОНЕЗИЯ	2 - 4
B. РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ	5
C. СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ	6 - 27

I. ВВЕДЕНИЕ

1. В настоящем документе излагаются замечания и предложения, полученные от правительств в отношении проекта конвенции о морских привилегированных требованиях и морских залогах за период с 19 октября 1992 года по 15 февраля 1993 года. В этот период замечания были получены от следующих стран: Индонезии, Республики Корея и Соединенных Штатов Америки.

II. ОБОБЩЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

A. ИНДОНЕЗИЯ

[Язык оригинала: английский]

2. Проект конвенции в принципе является приемлемым, за исключением статьи 3 (2.b) и статьи 15, в отношении которых правительство Индонезии придерживается нижеследующей точки зрения:

Статья 3 (2.b): Добровольное изменение права собственности или регистрации

3. Выполнение данной статьи сопряжено для правительства Индонезии с определенными трудностями, поскольку новое удостоверение о новой регистрации судна будет выдаваться после получения индонезийскими органами информации от предшествующего государства регистрации, подтверждающей исключение судна из его реестра.

Статья 15: Временное изменение флага

4. Временное изменение флага представляется невозможным, поскольку согласно индонезийской системе каждая новая регистрация судна осуществляется лишь после получения соответствующими индонезийскими органами информации, подтверждающей его принадлежность.

B. РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

[Язык оригинала: английский]

5. Республика Корея предлагает следующий текст статей 6, 6-бис, 7 и 10 с внесенными в них поправками:

Статья 6: Другие привилегированные требования

Каждое Государство-участник может предусмотреть другие привилегированные требования для обеспечения требований, помимо тех, о которых говорится в статье 4. Такие привилегированные требования удовлетворяются после морских привилегированных требований, указанных в статье 4, а также после зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений, соответствующих положениям статьи 1 [1/].

[1/ Предлагается опустить содержащиеся на первой строке в скобках слова: "морские привилегированные требования или".]

Статья 6-бис: Права удержания

1. Каждое Государство-участник может предусмотреть в национальном законодательстве право удержания в отношении судов, находящихся во владении:

- а) судостроителя - для обеспечения требований в связи с постройкой судна; или
- б) судоремонтника - для обеспечения требований в связи с ремонтом судна, включая его реконструкцию, произведенным во время такого владения [2/].

Статья 7: Особенности морских привилегированных требований

С учетом положений статьи 11 морские привилегированные требования, указанные в статье 4, следуют за судном, независимо от любого изменения права собственности, или регистрации, или флага [3/].

Статья 10: Уведомление о принудительной продаже

1. До принудительной продажи судна в Государстве-участнике компетентный орган такого Государства-участника обеспечивает, чтобы в соответствии с настоящей статьей уведомление было направлено:

- а) органу, ведающему реестром в государстве регистрации;
- б) всем держателям зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений, которые не были установлены на предъявителя; и
- в) всем держателям зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений, установленных на предъявителя, и всем держателям морских привилегированных требований, указанных в статье 4, при условии, что компетентный орган, осуществляющий принудительную продажу, получит уведомление об их соответствующих требованиях.

2. Такое уведомление направляется не менее чем за 30 дней до принудительной продажи и содержит:

- а) информацию о времени и месте принудительной продажи; или
- б) такие сведения, касающиеся принудительной продажи или процедур, ведущих к принудительной продаже, которые государство, выполняющее эти процедуры, сочтет достаточными для защиты интересов лиц, имеющих право на уведомление.

3. Помимо любого уведомления путем публикации, которое может быть предусмотрено национальным законодательством государства, осуществляющего принудительную продажу, направляется уведомление, предусмотренное в пункте 2 настоящей статьи, которое составляется в письменной форме и может быть вручено заказной почтой или с помощью электронных или других соответствующих средств, предусматривающих подтверждение получения.

[2/ Предлагается в пункте 1 снять скобки со слов "в национальном законодательстве" и опустить пункт 2.]

[3/ Предлагается снять скобки со слов "указанные в статье 4".]

4. Если это допускается национальным законодательством государства, осуществляющего упомянутые процедуры, любое лицо, имеющее право на получение уведомления в соответствии с настоящей статьей, может отказаться от такого уведомления [4/].

С. СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

[Язык оригинала: английский]

6. При разработке данного проекта международной конвенции Объединенная межправительственная группа экспертов ЮНКТАД/ИМО (ОМГЭ) стремилась подготовить такую международную конвенцию о морских привилегированных требованиях и морских залогах, которая получила бы более широкое признание по сравнению с Конвенцией 1967 года и в большей степени отвечала потребностям современной коммерческой практики, чем Конвенция 1926 года. Одной из целей разработки нынешнего проекта конвенции является поощрение финансирования приобретения и эксплуатации судов путем создания такого правового инструмента, который обеспечивал бы достаточную надежность морских залогов и в то же время стимулировал оказание судовых услуг и тем самым - международную торговлю.

7. С учетом значительных расхождений в национальном законодательстве многих стран Соединенные Штаты считают, что новая конвенция должна иметь практическую направленность и отражать существующую коммерческую практику. Таким образом, в интересах выработки такой конвенции, которая получит более широкое признание, представляются нижеследующие замечания. Предлагаемый в качестве поправки к проекту конвенции новый текст подчеркивается (например, исключенный из реестра), а опускаемый текст вычеркивается (например, ~~исключенный из реестра~~).

Статья 3

8. По мнению Соединенных Штатов, данная статья играет важную роль в деле разработки эффективной системы защиты интересов держателей залогов на суда в случае добровольного изменения регистрации судна с переводом его из реестра одного Государства-участника в реестр другого. Данный текст является шагом вперед по сравнению с текстом Конвенции 1967 года, однако возможности его дальнейшего улучшения еще не исчерпаны. Соединенные Штаты рекомендуют внести два изменения, которые обеспечат внутреннюю последовательность проекта конвенции и внесут дополнительную ясность в отношении обязательства Государств-участников не регистрировать вновь уже зарегистрированное судно до тех пор, пока предшествующее государство регистрации не подтвердит выполнение всех требований, необходимых для исключения судна из реестра.

9. Во-первых, рекомендуется на пятой строке пункта 3.1 заменить слово "deregistered" (исключены все залогов, ...) словом "discharged" (погашены обязательства по всем залогам, ...). Слова "погашены обязательства" ("discharged") более точно отражают коммерческую практику и позволяют устранить двусмысленность, возникающую при использовании термина "исключены из реестра" в отношении судов, а также залогов, "ипотек" или обременений. В интересах обеспечения последовательности и точности в статью 15 d) также следует внести поправку, заменив в ней слово "satisfaction" (удовлетворены все зарегистрированные залогов, ...) на слово "discharge" (погашены обязательства по всем зарегистрированным залогам, ...).

10. Во-вторых, предлагается вместо текста статей 3(2)a) и 3(2)b) использовать упрощенные, но в то же время более конкретные формулировки, уточняющие обязательства Государств-участников и в то же время наделяющие их более широкими дискреционными правами в выполнении требований статьи 3. Этот упрощенный подход лучше согласуется с основной целью проекта конвенции, которая заключается в том, чтобы защитить интересы держателей залогов на суда в случае изменения регистрации судна с переводом его из реестра одного Государства-участника в реестр другого. Кроме того, в статье 3(2)b) недостаточно точно отражается коммерческая практика, поскольку "исключение из реестра" судна и его "перерегистрация" в национальном реестре другой страны никогда не происходят одновременно. На рассмотрение предлагается следующий текст с включенными в него поправками:

Статья 3: Добровольное изменение права собственности или регистрации

1. В случае, когда добровольное изменение права собственности или добровольное изменение регистрации влечет за собой исключение судна из национального реестра Государства-участника, такое Государство-участник не дает разрешения владельцу выписать судно из своего реестра до тех пор, пока ~~из него не будут исключены~~ не будут погашены обязательства по всем залогам, "ипотекам" или обременениям или пока не будет получено письменное согласие всех держателей таких залогов, "ипотек" или обременений.

2. Без ущерба для положений статьи 11.3 [11.4] 5/ судно, вносимое или внесенное в реестр в одном Государстве-участнике, не подлежит регистрации в другом Государстве-участнике, за исключением случаев, когда первое Государство-участник подтверждает, что требования данной статьи в отношении исключения судна из реестра выполнены.

a) ~~первое государство выдало удостоверение о том, что судно исключено из его реестра; или~~

b) ~~первое государство выдало удостоверение о том, что судно будет исключено из его реестра сразу же после его новой регистрации. Дата регистрации является датой исключения судна из реестра первым государством.~~

Статья 4

11. Соединенные Штаты считают, что Конференции следует внести поправку в статью 4, с тем чтобы вновь включить в нее требования об уплате взносов по общей аварии (которые должны удовлетворяться в той же очередности, что и требования о вознаграждении за спасение, как это было сделано в Конвенции 1967 года), а также исключить из нее положение, ограничивающее требования, вытекающие из гражданских правонарушений, теми из них, которые не связаны с "потерей или повреждением груза, контейнеров или личных вещей пассажиров, перевозимых на судне".

5/ В отличие от статьи 11.3 ссылка на статью 11.4 связана лишь с необходимостью внесения соответствующей редакционной поправки в случае принятия Конференцией рекомендации Председателя ОМГЭ. См. JIGE(VI)/8, Приложение, стр. 10, сноска 1.

12. Сохранение требований об уплате взносов по общей аварии в числе морских привилегированных требований в большей степени согласовывалось бы с признанным международным правом и установившейся практикой. Предоставление владельцам грузов, контейнеров и пассажирам возможности прибегать к такому средству правовой защиты, как осуществление морских привилегированных требований, в тех случаях, когда судовладельцы несут ответственность за причиненный ущерб, является справедливым и желательным, а также представляет собой важный аспект разработки такого проекта конвенции, который получил бы широкое признание. Предлагаются следующие поправки:

Статья 4: Морские привилегированные требования

1. Каждый из следующих видов требований к владельцу, фрахтователю по чартеру, управляющему или оператору судна обеспечивается морским привилегированным требованием в отношении судна:

- a) требования в отношении зарплаты и других сумм, подлежащих выплате капитану, командному составу и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, включая расходы по репатриации и взносы на цели социального страхования, выплачиваемые от их имени;
- b) требования в связи с гибелью или травмами на суше или на воде, если они непосредственно связаны с эксплуатацией судна;
- c) требования о вознаграждении за спасение и об уплате взносов по общей аварии;
- d) требования в отношении выплаты портовых сборов, сборов за пользование каналами и другими водными путями и лоцманских сборов;
- e) требования, вытекающие из гражданских правонарушений, связанных с нанесением материального ущерба или вреда в процессе эксплуатации судна, ~~за исключением исков в связи с потерей или повреждением груза, контейнеров или багажа пассажиров, перевозимых на судне.~~

Статья 6

13. Новая конвенция о морских привилегированных требованиях и морских залогах должна обеспечивать надежную защиту интересов всех держателей морских требований, кредитующих эксплуатацию судов. Соединенные Штаты считают, что поставщики судов оказывают важную услугу, часто предоставляя кредиты на цели финансирования эксплуатации судов.

14. Включение в проект конвенции положений, касающихся этих морских привилегированных требований, соответствовало бы ее целям, которые заключаются в создании эффективной основы для обеспечения принудительного удовлетворения во всем мире законных требований без ущерба защищаемым статьей 4 интересам держателей морских привилегированных требований и залогов на суда с точки зрения обеспеченности их требований, которые будут подлежать преимущественному удовлетворению. Отсутствие механизма, позволяющего добиться принудительного удовлетворения морских привилегированных требований и повышающего гарантированность платежей, осложнило бы эксплуатацию судов во всем мире, поскольку поставщики, возможно, стали бы в будущем воздерживаться от предоставления кредитов владельцам и операторам судов.

15. Соединенные Штаты согласны с общим подходом, принятым на вооружение при разработке нынешнего проекта конвенции, который позволяет государствам-участникам предусмотреть тот или иной вид морских привилегированных требований в своем национальном законодательстве. Однако следовало бы более четко отразить понимание важности услуг, оказываемых поставщиками. Соответственно, Соединенные Штаты предлагают заменить статью 6 в нынешней редакции следующим текстом:

Статья 6: Другие морские привилегированные требования

1. Требования, вытекающие из поставки товаров, материалов, съестных припасов, оборудования, включая контейнеры, оснастки или услуг в связи с эксплуатацией, плаванием, ремонтом или техническим обслуживанием судна, обеспечиваются морскими привилегированными требованиями. Такие морские привилегированные требования подлежат удовлетворению после морских привилегированных требований, указанных в статье 4, а также после залогов, ипотек и других обременений, соответствующих положениям статьи 1, и они удовлетворяются в порядке, обратном времени возникновения обеспеченных ими требований.

2. Каждое Государство-участник может предусмотреть дополнительные морские или другие привилегированные требования для обеспечения требований, отличных от тех, о которых говорится в статье 4 и пункте 1 настоящей статьи. Такие привилегированные требования удовлетворяются после морских привилегированных требований, указанных в статье 4, зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений, соответствующих положениям статьи 1, и привилегированных требований, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 6-бис

16. В ходе подготовительной работы Объединенной межправительственной группы экспертов (ОМГЭ) Соединенные Штаты высказывали возражения в отношении как содержания, так и последствий предлагаемой статьи 6-бис (см. LEG/MLM/23 от 21 июня 1989 года, предложение Соединенных Штатов). Принятие текста этой статьи в нынешней редакции может на практике стать причиной серьезной путаницы. Например, неясной и двусмысленной представляется содержащаяся в пункте 2 статьи 6-бис фраза о том, что право удержания "не наносит ущерба принудительному удовлетворению морских привилегированных требований, указанных в статье 4, однако может быть использовано в отношении судна, несмотря на существование любых зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений". В связи с этим положением встает вопрос относительно путей его практического применения, а также о том, пользуются ли перечисленные в статье 4 привилегированные требования особым приоритетом по сравнению с залогами и аналогичными обременениями. Уточнение данного положения позволит устранить двусмысленность, которая может поставить под угрозу интересы держателей залогов на суда с точки зрения обеспеченности их требований.

17. Нынешний проект статьи 6-бис порождает и другую серьезную проблему, связанную с вопросом приоритетности. Ни в ней, ни в других статьях конвенции не решается вопрос о том, каким образом права удержания укладываются в схему очередности распределения поступлений в случае принудительной продажи. Хотя предлагаемая новая формулировка пункта 3 статьи 11, возможно, и позволяет внести некоторую ясность (см. LEG/MLM/27 от 17 ноября 1989 года, приложение, стр. 5 английского текста, сноска 1), Соединенные Штаты считают, что вопрос о правах удержания, определяемых в статье 6-бис, а также о морских

привилегированных требованиях, изложенных в статье 4, и о залогах, "ипотеках" или обременениях, которым посвящена статья 1, следует уточнить в самом тексте статьи 6-бис. Однако, поскольку между отдельными странами существуют значительные различия в отношении обеспечения прав удержания, вопрос о морских привилегированных требованиях, рассматриваемых в статье 6, следовало бы отнести к ведению национального законодательства. Соответственно Соединенные Штаты предлагают внести следующие поправки в статью 6-бис:

Статья 6-бис: Права удержания

1. Каждое Государство-участник может предусмотреть в национальном законодательстве право удержания в отношении судов, находящихся во владении:

а) судостроителя - для обеспечения требований в связи с постройкой судна; или

б) судоремонтника - для обеспечения требований в связи с ремонтом судна, включая его реконструкцию, произведенным во время такого владения.

2. ~~Такое право удержания не наносит ущерба принудительному удовлетворению морских привилегированных требований, указанных в статье 4, однако может быть использовано в отношении судна, несмотря на существование любых зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений. Права удержания удовлетворяются после всех морских привилегированных требований, указанных в статье 4, а также после всех зарегистрированных залогов, "ипотек" и обременений, соответствующих положениям статьи 1.~~ Действие такого права удержания прекращается, как только судно перестает находиться во владении судостроителя или судоремонтника, кроме случаев ареста или конфискации.

Статья 7

18. По мнению Соединенных Штатов, конкретная ссылка на статью 4 является неоправданной, поскольку все морские привилегированные требования имеют одни и те же особенности. Соответственно, Соединенные Штаты согласны с предложением опустить заключенный в скобки текст, который был внесен в статью на пятом совещании ОМГЭ. Соединенные Штаты поддерживают следующую формулировку:

Статья 7: Особенности морских привилегированных требований

С учетом положений статьи 11 морские привилегированные требования ~~{, указанные в статье 4,}~~ следуют за судном, независимо от любого изменения права собственности, или регистрации, или флага.

Статья 8

19. Согласно проекту конвенции, право на обеспечение принудительного погашения морских привилегированных требований действует лишь в течение одного года. Однако при существующей коммерческой практике годичный период представляется необоснованным и нереальным для обеспечения принудительного удовлетворения многих морских требований. Зачастую продолжительность процедуры ареста и обеспечения погашения требований является гораздо более значительной. Хотя мы и признаем обоснованность предложений добиться определенности в этом вопросе, неадекватный срок истечения требований может серьезно ограничить возможности многих судов получать необходимые услуги.

В соответствии с этим Соединенные Штаты хотели бы предложить компромиссный вариант, который позволяет продлить четко установленный годичный срок истечения требований путем представления государству регистрации соответствующего уведомления. Хотя Соединенные Штаты предпочли бы гораздо более длительный период по сравнению с годичным сроком истечения, предусмотренным в пункте 1, возможность продления этого срока до трех лет представляется вполне приемлемым компромиссом. Соответственно, Соединенные Штаты предлагают внести следующие поправки в статью 8:

Статья 8: Прекращение действия морских привилегированных требований в связи с истечением срока

1. Действие морских привилегированных требований, указанных в статье 4, прекращается через год после возникновения обеспеченных или требований, если только до истечения этого срока судно не было арестовано или конфисковано, причем такой арест или конфискация привели к его принудительной продаже.
2. Годичный срок, установленный в пункте 1, продлевается до трех лет, если государство регистрации уведомляется о наличии требования в течение года с момента возникновения требования.
3. Годичный срок истечения, указанный в предыдущих пунктах, не может быть приостановлен или прерван при том, однако, условии, что в него не будет засчитываться время, когда арест или конфискация судна не допускаются законом.

Статья 10

20. В данной статье описываются требования процедурного характера в отношении того, кто может получать уведомления и каким образом следует направлять уведомления до принудительной продажи в одном из Государств-участников. Важно отметить, что в практике морских перевозок различных государств требования относительно таких уведомлений значительно различаются. Соединенные Штаты обеспокоены тем, что некоторые положения этой статьи не учитывают разнообразие подобной практики и, следовательно, могут вступить в противоречие с практикой этих стран и создать неоправданные преграды для коммерческой деятельности. В целях улучшения проекта конвенции вносятся три предложения.

21. Во-первых, в нынешней редакции сочетание статьи 10 (1) с) со статьей 10 (2) может дать незапланированный и нежелательный результат. Например, держатель зарегистрированного залога, ипотеки или обременения, установленного на предъявителя, или держатель морского привилегированного требования может продолжать требовать дополнительных 30-дневных сроков уведомления, даже несмотря на то, что держатели таких требований, оговоренных в статье 10 (1) с), уже были в той или иной надлежащей форме уведомлены о продаже. В этой ситуации, согласно статье 10 (2), держатели требований, перечисленных в статье 10 (1) b), уже были уведомлены за 30 дней. Однако держатель требований, указанных в статье 10 (1) с), может впоследствии потребовать дополнительного 30-дневного срока, если такой держатель требований, указанных в статье 10 (1) с), получил уведомление, не полностью отвечающее требованиям статьи 10 (2). В результате этого продажу придется отложить еще на 30 дней. Если сохранить текст статьи 10 в нынешней редакции, такая ситуация может неоднократно повторяться, что приведет к серьезным задержкам и сделает процедуры неэффективными.

22. По мнению Соединенных Штатов, в проекте конвенции было бы целесообразно согласовать статью 10 (1) с) со статьей 10 (2) b), с тем чтобы обеспечить большую справедливость и избежать непланируемых и нежелательных задержек, обременяющих процедуру принудительной продажи судов чрезмерными расходами. Это позволит защитить интересы всех держателей требований и в то же время разработать эффективную процедуру принудительной продажи, сводя до минимума непродуктивные затраты и проволочки.

23. Кроме того, следует сформулировать статью 10 (1) с) таким образом, чтобы в ней предписывалось направлять соответствующие уведомления не только держателям морских привилегированных требований, указанных в статье 4, но и держателям зарегистрированных морских привилегированных требований. Обязанность направлять подобные уведомления не должна сильно обременить компетентные органы, и в то же время данное положение представляется очень важным для обеспечения принудительного выполнения обязательств по морским привилегированным требованиям во всем мире без ущерба интересам держателей залогов, связанным с обеспеченностью их требований, в первую очередь в связи с тем, что указанные в статье 6 морские привилегированные требования подлежат погашению после залогов.

24. Наконец, Соединенные Штаты считают, что уведомление о принудительной продаже должно направляться также и судовладельцу. Хотя можно предположить, что судовладелец будет уведомлен своими агентами, по нашему мнению, следует сделать это положение явно выраженным, с тем чтобы защитить интересы судовладельцев при том условии, что обязанность направлять такие уведомления не очень обременит компетентные органы.

25. Соединенные Штаты полностью поддерживают предложение снять в проекте текста скобки с пунктов 2 b) и 4. Кроме того, для решения вышеуказанных проблем мы предлагаем также внести в пункты 1 и 2 следующие поправки:

Статья 10: Уведомление о принудительной продаже

1. До принудительной продажи судна в Государстве-участнике компетентный орган такого Государства-участника обеспечивает, чтобы в соответствии с настоящей статьей уведомление было направлено:

- a) органу, ведающему реестром в государстве регистрации;
- b) всем держателям зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений, которые не были установлены на предъявителя;
- c) всем держателям зарегистрированных залогов, "ипотек" или обременений, установленных на предъявителя, и всем держателям морских привилегированных требований, ~~указанных в статье 4~~, при условии, что компетентный орган, осуществляющий принудительную продажу, получит уведомление об их соответствующих требованиях и что держатель требований не получил иного надлежащего уведомления, которое государство, осуществляющее соответствующую процедуру, сочло достаточным для защиты интересов держателя требований; и
- d) судовладельцу.

2. Такое уведомление направляется не менее чем за 30 дней до принудительной продажи и содержит:

- a) информацию о времени и месте принудительной продажи; или
- b) такие сведения, касающиеся принудительной продажи или процедур, ведущих к принудительной продаже, которые государство, выполняющее эти процедуры, сочтет достаточными для защиты интересов лиц, имеющих право на уведомление.

Статья 11

26. По мнению Соединенных Штатов, данная важная статья проекта конвенции в целом согласуется с коммерческой практикой, что позволяет нам поддержать нынешний текст. Отмечая, что на основе решений, которые Конференция может принять в отношении статьи 6-бис, в текст может быть внесен новый пункт 3, Соединенные Штаты хотели бы также предложить два незначительных изменения. Первая поправка сводится лишь к тому, чтобы внести в текст запятую, которая, по нашему мнению, была случайно опущена в период работы по пересмотру проекта конвенции 1967 года. Вторая поправка заключается в том, чтобы несколько уточнить формулировки существующего пункта 3 в отношении обязательств Государства-участника. Соответственно Соединенные Штаты предлагают внести в текст следующие мелкие поправки:

Статья 11: Последствия принудительной продажи

1. В случае принудительной продажи судна в Государстве-участнике все залоги, "ипотеки" или обременения, за исключением тех, которые были приняты покупателем с согласия их держателей, и все привилегированные требования и другие обременения любого рода прекращают свое действие в отношении данного судна, при условии, что:

a) в момент продажи судно находится в пределах юрисдикции этого государства, и

b) продажа совершена в соответствии с законодательством указанного государства и положениями статьи 10 и настоящей статьи данной Конвенции.

2. [Изменения не предлагаются.]

3. Если во время принудительной продажи судно находится во владении судостроителя или судоремонтника, который в соответствии с законодательством Государства-участника, в котором происходит продажа, имеет право удержания, такой судостроитель или судоремонтник должен отказаться от владения судном в пользу покупателя, но при этом он имеет право на удовлетворение своего требования из суммы, вырученной от продажи, после удовлетворения требований держателей морских привилегированных требований, упомянутых в статье 4 6/.

6/ Включение этого пункта было предложено Объединенной межправительственной группой экспертов. См. JIGE(VI)/8, приложение, стр. 10, сноска 1.

4. Когда судно, зарегистрированное в Государстве-участнике, стало объектом принудительной продажи в Государстве-участнике, компетентный орган Государства-участника, где происходит продажа, по просьбе покупателя выдает удостоверение о том, что судно продано без каких-либо залогов, "ипотек" или обременений, за исключением тех, которые были приняты покупателем, а также без привилегированных требований и других обременений, при условии, что были соблюдены положения пунктов 1 а) и b). По предъявлении такого удостоверения ~~регистрирующий~~ компетентный орган в Государстве-участнике обязан изъять записи обо всех зарегистрированных залогах, "ипотеках" или обременениях, за исключением тех, которые были приняты покупателем, и, в зависимости от обстоятельств, зарегистрировать судно на имя покупателя или выдать удостоверение о его исключении из реестра в связи с перерегистрацией.

5. [Изменения не предлагаются.]

Статья 15

27. Ранее, в Конвенции 1967 года, данная статья отсутствовала, однако в настоящее время она необходима в связи с расширением коммерческой практики фрахтования судов без экипажа, что позволяет им временно плавать под флагом другого Государства-участника. Предлагается внести лишь изменения редакционного характера в статью 15 d), с тем чтобы привести ее в соответствие со статьей 3, заменив слово "satisfied" (удовлетворены все зарегистрированные залогов...) на слово "discharged" (погашенные обязательства по всем зарегистрированным залогами...). Соединенные Штаты не предлагают внести каких-либо изменений по существу в статью 15 и хотели бы выразить свою полную поддержку этой статьи в нынешней формулировке, которая не ставит юридическую силу залогов в зависимость от выполнения административных требований.
