

Организация Объединенных Наций/
Международная морская организация



Дипломатическая конференция
по аресту судов

Distr.
GENERAL

A/CONF.188/3
25 November 1998

RUSSIAN
Original: ARABIC/ENGLISH/
SPANISH

Женева, 1 марта 1999 года
Пункт 8 предварительной повестки дня

ПОДГОТОВКА И ПРИНЯТИЕ КОНВЕНЦИИ ОБ АРЕСТЕ СУДОВ

Компиляция замечаний и предложений правительств и межправительственных и неправительственных организаций по проекту статей конвенции об аресте судов

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Введение	1
Компиляция замечаний и предложений	2 - 189
<u>Страны/территории</u>	
Гонконг, Китай	2 - 22
Япония	23 - 26
Иордания	27
Кения	28 - 31
Мексика	32 - 51
Нидерланды	52 - 55

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Республика Корея	56 - 60
Словакия	61 - 63
Шри-Ланка	64 - 65
Судан	66 - 79
Таиланд	80 - 95
Объединенная Республика Танзания	96 - 105
 <u>Неправительственные организации</u>	
Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ)	106 - 112
Международная палата судоходства (МПС)	113 - 126
Международный морской комитет (ММК)	127 - 168
Международная ассоциация судовых поставщиков (МАСП)	169 - 179
 <u>Межправительственные организации</u>	
Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК)	180 - 183
Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО)	184 - 189

ВВЕДЕНИЕ

1. В настоящем документе излагаются замечания и предложения правительств и межправительственных и неправительственных организаций по проекту статей конвенции об аресте судов, полученные по состоянию на 15 октября 1998 года.

КОМПИЛЯЦИЯ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Страны/территории

ГОНКОНГ, КИТАЙ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Статья 1, пункт 1

2. Определение "морского требования" должно быть четко определено и включать исчерпывающий перечень.

Статья 1, пункт 1, подпункт g)

3. Из текста следует исключить слова "или пассажиров на судне", поскольку эта формулировка может поощрять судебные споры по многочисленным незначительным требованиям (например, в связи с испорченными каникулами), приводящие к многочисленным неоправданным арестам.

Статья 1, пункт 1, подпункт h)

4. Следует исключить слова "(включая багаж)", поскольку это создает серьезную опасность предъявления явно необоснованных требований.

Статья 1, пункт 1, подпункт n)

5. Следует включить слова "доками и гаванями", поскольку во многих странах взимаются сборы за пользование доками и гаванями.

Статья 1, пункт 1, подпункт o)

6. Следует исключить слова "в фонд социального страхования", поскольку ответственность за уплату этих взносов лежит на самих членах экипажа.

Статья 1, пункт 1, подпункт u)

7. Слово "регистрируемого" следует заменить словом "зарегистрированного", поскольку первое имеет неопределенное значение.

Статья 1, пункт 2

8. Следует добавить слова "или иным образом" после слов "в качестве обеспечительной меры", с тем чтобы эта формулировка была достаточно широкой и охватывала различные значения в различных странах.

Статья 2, пункт 3

9. Квадратные скобки можно снять, но следует исключить слова "или уже отошло", поскольку такая формулировка может создавать опасность для безопасности судна и находящихся на его борту людей, а также лиц, производящих арест судна.

Статья 3, пункт 1, подпункт а)

10. Следует исключить слово "оператору", поскольку эта ссылка является слишком общей.

Статья 3, пункт 1, подпункт а) i)

11. Следует исключить слова "и взносы в фонд социального страхования", как указано в пункте 6 выше.

Статья 3, пункт 1, подпункт а) ii)

12. В тексте на английском языке вместо слов "whether on land of on water" следует читать "whether on land or on water".

Статья 3, пункт 1, подпункт b)

13. Квадратные скобки можно снять, но слово "оператору" следует исключить, поскольку это определение является слишком широким и неопределенным.

Статья 3, пункт 1, подпункт c)

14. Слово "регистрируемом" следует заменить словом "зарегистрированным", как указано в пункте 7.

Статья 3, пункт 1, подпункт e) i) и статья 3, пункт 2

15. Слова "когда производится арест" следует заменить словами "когда начинается производство по аресту судна", поскольку такая формулировка довольно удачно подходила бы для судебных систем, основанных на нормах гражданского и общего права. Формулировка "когда производится арест" будет создавать неопределенность и вызывать споры, и поэтому ее следует избегать так же, как и требований в отношении неоправданного ареста, которые

могут быть вызваны переходом права собственности на судно в период между датой начала производства и датой осуществления ареста, будь то в рамках судебных систем общего или гражданского права. Может оказаться невозможным установить, имел ли место какой-либо переход права собственности между этими двумя датами.

Статья 3, пункт 1, подпункт e) ii)

16. Слова "фрахтователь судна по димайз-чартеру несет личную ответственность" следует заменить словами "фрахтователь судна по димайз-чартеру во время возникновения морского требования несет личную ответственность".

Статья 3, пункт 2

17. Слова "любого другого судна или любых других судов, которые, когда производится арест, принадлежат" следует заменить словами "любого другого судна, которое, когда производится арест, принадлежит", с тем чтобы избежать многократных арестов.

Статья 4, пункт 2

18. Следует снять квадратные скобки, сохранив заключенный в них текст, поскольку размер обеспечения не должен превышать стоимости судна.

Статья 4, пункт 4, подпункт a)

19. Следует исключить слова, заключенные в квадратные скобки, поскольку формулировки "исключительные случаи" и "это является несправедливым" являются слишком расплывчатыми.

Статья 4, пункт 4, подпункт b)

20. Следует снять квадратные скобки, сохранив заключенный в них текст, поскольку размер требуемого обеспечения не должен быть чрезмерным.

Статья 5

21. Мы не поддерживаем эту статью, поскольку действующее законодательство Гонконга, Китай, предусматривает в случае определенных категорий требований, что если в отношении судна был вручен судебный приказ или оно было арестовано по вещному иску, предъявленному для обеспечения требования, то никакое другое судно не может быть объектом судебного приказа или ареста по тому же или другому вещному иску, предъявляемому для обеспечения того же требования. Мы подтверждаем нашу позицию и выступаем против повторного ареста и многократных арестов.

Статья 6

22. В данной статье предусматривается право суда устанавливать в качестве условия ареста судна предоставление встречного обеспечения на случай незаконного или неоправданного ареста. Такое право существует в некоторых судебных системах. Может оказаться целесообразным заставить истца пересмотреть свое требование об аресте в сомнительных обстоятельствах или в том случае, когда арест может использоваться в качестве меры для оказания необоснованного давления. Поэтому определенные стороны, в частности стороны, имеющие права на груз, могут заявить возражение, если это право выходит за рамки незаконных требований об аресте и охватывает "неоправданные" требования. **Мы поддерживаем эту статью, поскольку она направлена на предупреждение незаконных арестов.**

ЯПОНИЯ

[Язык оригинала: АГЛИЙСКИЙ]

23. Правительство Японии намерено зарезервировать свою окончательную позицию по конвенции об аресте судов до Дипломатической конференции, которая будет созвана в марте следующего года.

24. Вместе с тем на нынешнем этапе подготовки проекта статей конвенции об аресте судов у него есть следующие замечания:

Статья 1, пункт 1

25. Члены Объединенной группы разошлись во мнениях относительно того, следует ли в этой статье принять подход, аналогичный тому, который принят в Конвенции 1952 года, и предусмотреть исчерпывающий перечень морских требований или же принять более гибкий подход, сохранив открытый перечень. Правительство Японии поддерживает позицию, согласно которой следует принять неисчерпывающий перечень, о чем было заявлено на девятой сессии ОМГЭ.

Статья 2, пункт 3

26. Этот пункт не должен противоречить положениям Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года. Поэтому данный пункт может быть оставлен при условии, если он не будет затрагивать положений других международных конвенций, касающихся ареста судна, находящегося в плавании.

ИОРДАНИЯ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Статья 1, пункт 2

27. Правительство Иордании предлагает, чтобы "арест" означал любое задержание или ограничение передвижения судна в качестве обеспечительной меры на основе акта судебной власти (арбитражного или судебного решения) для обеспечения морского требования, с тем чтобы формулировка этой статьи соответствовала другим статьям, позволяющим государствам прибегать к арбитражному разбирательству.

КЕНИЯ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

28. По мнению кенийского правительства, проект конвенции об аресте судов способствует улучшению существующего положения и поэтому является шагом в правильном направлении. Вместе с тем у нас вызывает беспокойство вопрос о защите интересов портовых властей при аресте находящихся в порту судов.

29. Следует отметить, что статья 6 проекта конвенции предусматривает защиту собственников и фрахтователей по димайз-чартеру арестованных судов, тогда как ничего не говорится о защите портовых властей от последствий, возникающих при аресте судов, к которым порты не имеют никакого отношения.

30. Как показывает наш опыт, иногда арестовываются суда, находящиеся у причала, что приводит к значительным неудобствам для порта и в некоторых случаях делает даже невозможным использование причалов. В таких случаях порт вынужден обращаться в суд, наложивший арест, за разрешением переместить судно, что влечет за собой издержки и затраты, которые могут быть не возмещены стороной, производящей арест судна.

31. В этой связи мы считаем, что следует предусмотреть конкретное положение о защите портовых властей. Такое положение должно включать требование о предоставлении обеспечения истцом, который требует ареста, для покрытия любых эксплуатационных и судебных издержек, которые могут возникнуть или которые могут понести портовые власти в результате ареста.

МЕКСИКА

[Язык оригинала: ИСПАНСКИЙ]

Общие замечания

32. В тексте на испанском языке вместо слова "mortgage" (ипотека) следует использовать выражение "hipoteca maritima". В английском варианте текста следует определить, что понимается под словом "mortgage", поскольку оно может иметь различные значения.

33. По всему тексту документа следует избегать использования выражений субъективного характера, заменив их объективными критериями.

Статья 1

34. Правительство Мексики считает, что в определениях следует использовать подход, объединяющий оба предложения. Следует включить определение и примерный, неисчерпывающий перечень, указав возможные требования, дающие основание для ареста судна, и завершив статью фразой, допускающей включение в будущем оснований для ареста, не предусмотренных первоначально.

35. Текст пункта 1 статьи 1 мог бы гласить:

"1. "Морское требование" означает любое требование в отношении: [повторяется перечень подпунктов a)-v) с учетом изменения, касающегося использования английского слова "mortgage" (ипотека)]...

Вышеупомянутое не затрагивает возможности учитывать также любые другие требования, касающиеся или возникающие на основании права собственности, постройки, владения, управления, эксплуатации или продажи любого судна либо касающиеся или возникающие на основании ипотеки, морского требования или регистрируемого обременения того же характера в отношении любого судна, помимо указанных выше".

36. Подпункт h) данного пункта повторяет положения подпункта a), и его следует исключить, поскольку перевозка грузов и багажа пассажиров охватывается договорами на пользование судами, именуемыми также договорами на "эксплуатацию судна".

37. В пункте 2 для удобства использования в судебной практике предлагается следующая редакция текста с более позитивной формулировкой:

"'Арест' означает любое задержание или ограничение передвижения судна в качестве обеспечительной меры по распоряжению суда для обеспечения морского требования, тем не менее, несмотря на это, арест судна не производится во исполнение или для удовлетворения какого-либо судебного или арбитражного решения или другого имеющего обязательную силу постановления, когда производится изъятие или конфискация судна в зависимости от конкретного случая".

Статья 2

38. Следует заменить выражение "договаривающегося государства" выражением "государства-участника" с учетом определения, принятого в Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года. Это выражение следует использовать по всему тексту проекта.

39. В связи с пунктом 3 предлагается следующая редакция текста, учитывающая концепцию зоны юрисдикции государства с очевидной ссылкой на территориальные воды любого государства, над которыми оно осуществляет полный суверенитет:

"Судно может быть арестовано, даже если оно готово к отходу или плывет, находясь в зоне юрисдикции прибрежного государства".

Статья 3

40. Правительство Мексики считает неясной существующую редакцию этой статьи и предлагает в тексте на испанском языке заменить слово "gestor" ("управляющий" в русском тексте) словом "operador" и поставить в подпункте b) слово "naviero" ("оператор" в русском тексте) непосредственно после слова "propietario" ("собственник"). Предлагается следующая редакция текста:

"Это требование к собственнику, оператору или фрахтователю по димайз-чартеру судна обеспечивается морским залогом, помимо случаев, упомянутых в подпункте a), признаваемым законом государства, в котором затребован арест; или".

41. Кроме того, предложение, высказанное Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, представляется приемлемым в отношении подпунктов a) и c) пункта 1 этой статьи, тогда как подпункт b) становится излишним.

Статья 4

42. В связи с вопросом об освобождении из-под ареста мексиканское правительство считает необходимым снять скобки со слов "не превышающий стоимости судна" в пункте 2 и в подпункте b) пункта 4 данной статьи, поскольку в свете протоколов, касающихся ущерба от загрязнения моря нефтью, 1969 года и протокола 1971 года о создании международного

компенсационного фонда собственник судна может ограничить свою ответственность в том случае, если он становится стороной в любом происшествии, которое делает необходимым возмещение ущерба, причиненного на территории государства, где данное происшествие имело место.

43. Кроме того, в Конвенции о создании фонда 1971 года (теперь она известна как Конвенция о фонде 1992 года) устанавливаются определенные ограничения в отношении размера выплачиваемого возмещения в случае каких-либо инцидентов с учетом различных предположений (ущерб, вызванный стихийными явлениями, небрежностью и т.д.). И наконец, ни в одной из упомянутых конвенций не предусматривается возможность того, что ответственность собственника судна может превышать стоимость судна в случае инцидента или происшествия.

44. С учетом вышеизложенных соображений Мексика считает неприемлемыми гарантии возмещения ущерба, причиняемого ее торговыми судами, сверх ограничений, установленных в упомянутых конвенциях.

45. В отношении слов, заключенных в скобки в подпунктах а) и b) пункта 4 Мексика считает целесообразным включить слова "в отношении того же требования", как это указано в сноске на стр. 9. Аналогичным образом следует исключить фразу "помимо исключительных случаев, когда это является несправедливым", поскольку это выражение носит субъективный характер, и правительство Мексики считает необходимым придерживаться более строгих юридических формулировок.

Статья 5

46. Правительство Мексики считает, что в правовом инструменте, таком, как разрабатываемый проект, не должно оставаться двусмысленностей, и по этой причине неприемлемо использование выражений "разумные основания" и "разумные меры" в подпункте с) пункта 1.

Статья 6

47. Так же как и в статье 5, выражение "или неоправданного", заключенное в квадратные скобки в подпункте а) пункта 1, носит, как представляется, субъективный характер, чего следует избегать в данном тексте. Поэтому правительство Мексики предлагает исключить эту фразу, оставив следующий текст: "незаконного ареста".

Статья 7

48. Никаких замечаний.

Статья 8

49. По мнению правительства Мексики, пункт 3 следует выделить в виде отдельной статьи, поскольку, в отличие от остальных положений данной статьи, он касается не вопроса о применении конвенции, а вопроса о морских залогах, о которых говорится в статье 3 рассматриваемого текста, и в этой связи предлагается создать статью 8-бис.

Статья 9

50. Никаких замечаний.

Часть В

Статья f

Депозитарий

51. Правительство Мексики предлагает, чтобы депозитарием этого правового инструмента был Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

НИДЕРЛАНДЫ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Общие замечания

52. Текст проекта статей конвенции об аресте судов, подготовленный Объединенной межправительственной группой экспертов ИМО/ЮНКТАД по морским залогам и ипотекам, является хорошей основой для рассмотрения и принятия конвенции об аресте судов в ходе предстоящей Дипломатической конференции. Этот текст обсуждался на нескольких совещаниях Группы экспертов, в ходе которых был подробно рассмотрен вопрос об аресте.

53. Помимо замечаний, которые будут представлены на Конференции, Нидерланды хотели бы, в частности, высказать следующие замечания в отношении пункта 3 статьи 2, касающейся правомочий ареста.

Статья 3, пункт 3

54. Этот пункт, заключенный в квадратные скобки, в настоящее время гласит:

[3) Судно может быть арестовано, даже если оно готово к отходу или уже отошло.]

В частности, Нидерланды обеспокоены включением трех последних слов: "или уже отошло". Следует напомнить, что при подготовке текста Объединенная группа уделила определенное внимание этому вопросу. Была, в частности, сделана ссылка на соответствующий пункт 1 статьи 3 Конвенции 1952 года, и было предложено сохранить первоначальный текст.

55. Помимо трудностей, которые могут возникнуть при осуществлении ареста уже отошедшего судна, и последствий, которое это может иметь с точки зрения безопасности, возникают также серьезные сомнения относительно того, что подобный арест является наиболее эффективной формой гарантирования морских требований частных сторон. Поэтому Нидерланды выступают по крайней мере за исключение слов "или уже отошло" из этого пункта.

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Статья 1 - Определения

56. В статье 1 перечислено 22 различных вида требований, на основании которых может быть арестовано судно. В пункте 1 статьи 4 Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года перечислены связанные с залогами и ипотеками основания для возникновения требований. Поскольку эти два перечня касаются весьма сходных вопросов, было бы уместно обеспечить, чтобы не возникало никаких противоречий между двумя конвенциями.

Статья 2 - Правомочия ареста

57. В пункте 3 данной статьи предусматривается, что судно может быть арестовано, даже если оно готово к отходу или уже отошло. Вместе с тем, по мнению Республики Корея, арест готового к отходу или уже отошедшего судна является нежелательным, поскольку это может нарушать обычную коммерческую практику, затрагивая таможенные органы, не имеющие отношения к требованию. Поэтому этот пункт следует исключить.

Статья 7 - Юрисдикция по существу дела

58. Пункт 3 - Цель этого пункта заключается в том, чтобы не допускать длительных задержек из-за инертности истца в тех случаях, когда суд государства, где был осуществлен арест или предоставлено обеспечение для предотвращения ареста или освобождения судна, не обладает юрисдикцией или отказался осуществлять юрисдикцию.

59. Вместе с тем представляется уместным включить в эту статью положение о том, что суд этого государства может устанавливать срок, в течение которого истцы возбуждают производство в компетентном суде или арбитраже, независимо от того, обладает ли он

юрисдикцией. Это означало бы, что в тех случаях, когда суд соответствующего государства все же обладает юрисдикцией выносить решение по существу дела, он также мог бы устанавливать срок для представления дела. Такая поправка к пункту 3 статьи 7 дополнила бы уже существующие условия и также способствовала бы предупреждению необоснованных задержек.

60. Пункт 4 - С целью ускорения и рационализации процесса освобождения в пункте 4 следует ясно указать, что суд соответствующего государства дает распоряжение об освобождении незамедлительно, не дожидаясь осуществления каких-либо других судебных процедур, таких, как слушание дела.

СЛОВАКИЯ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Статья 1

61. В целях унификации международного права и устранения расхождений в толкованиях различных судебных органов мы соглашаемся с проектом статьи 1 - определения, в которой определяется понятие "морского требования" и приводится перечень морских требований, дающих истцу право на арест судна. В свете дальнейшего развития сектора морских перевозок мы поддерживаем используемую формулировку "такое, как ", поскольку она допускает гибкий подход к принудительному осуществлению требований, которые не перечислены в списке, но которые могут возникать в связи с эксплуатацией судна в будущем и которые по своему характеру относятся к морским требованиям.

Статья 2

62. В пункте 3 статьи 2 формулировка "...или уже отошло" носит, как представляется, добавочный характер, хотя она включена в скобки. Поскольку конвенция не рассматривает вопросы ареста судов, находящихся в плавании, за исключением возможности таких действий в соответствии с национальным законодательством в соответствии со статьей 6 конвенции, мы разделяем мнение о том, что не следует включать эту формулировку в текст статьи 2.

Статья 3

63. По нашему мнению, пункт 1 статьи 3 должен включать подпункт b) в существующей редакции, т.е. включать требование к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна и не включать требования к фрахтователям по тайм-чартеру и рейсовому чартеру, как было предложено делегацией Соединенных Штатов Америки (JIGE (IX)/4).

ШРИ-ЛАНКА

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Статья 3, пункт е)

64. Положения этой статьи могут быть ограничены теми случаями, когда имеется решение суда, основанное на "морском требовании" к собственнику или фрахтователю по димайз-чартеру.

Статья 7, пункт 2

65. Этот пункт позволяет участнику конвенции иметь положения, разрешающие суду, накладывающему арест на судно, отказываться осуществлять юрисдикцию в пользу "другого государства". По нашему мнению, круг других государств, в пользу которых может делаться подобный отказ, должен ограничиваться государствами, имеющими отношение к соответствующему морскому требованию или арестованному судну, т.е. государством, где возникло морское требование, и государством регистрации судна.

СУДАН

[Язык оригинала: АРАБСКИЙ]

Нанесение ущерба или вреда в процессе эксплуатации судна

66. По нашему мнению, следует сделать сноску с указанием на портовое оборудование и сооружения, находящиеся на складе грузы и людей.

67. Мы считаем, что в данном случае имеет место определенная несправедливость, поскольку часть этой собственности имеет незначительную стоимость. По нашему мнению, следует установить потолок для размера компенсации (ограничение возмещения).

68. Мы полагаем, что судно должно быть зафрахтовано по димайз-чартеру, а не бербоут-чартеру.

Статья 2: Правомочия ареста

69. Мы считаем, что процесс должен начинаться с органов, занимающихся вопросами безопасности, охраны и арбитража, и только затем уже, если первым не удастся урегулировать проблему, могут быть задействованы суды и портовая администрация (портовый инспектор).

70. По нашему мнению, использование формулировки "судно ... готово к отходу или уже отошло" несправедливо по отношению к грузовладельцам, в частности, если грузы являются скоропортящимися, такие, как фрукты и овощи, или являются объектом договоров, либо в случае судов, перевозящих живых животных или пассажиров. По нашему мнению, предоставление обеспечения должно быть альтернативой аресту.

Обычный ущерб или вред

71. Мы полагаем, что естественный ущерб и вред должен рассматриваться в свете критерия вины.

Статья 4, пункт 4, подпункт b) i): Освобождение судна из-под ареста

72. По нашему мнению, фразу "в зависимости от того, что является меньшим" следует заменить словами "в зависимости от того, что покрывает морское требование или соответствует ему".

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

73. По нашему мнению, в процессе принятия решений необходимо учитывать срок, на который заключен чартер. Например, если практически истек срок фрахтования судна, то его арест нанесет ущерб интересам собственника судна.

Общие замечания

74. Статьи, касающиеся порта, будут затрагиваться только в случае непосредственного ареста по решению суда при сохранении в силе положений статьи 55.

75. Мы полагаем, что следует предусмотреть положение о снабжении судна топливом и продовольствием в течение срока, пока оно находится под арестом, либо по распоряжению суда или органов, занимающихся вопросами охраны и безопасности, либо путем возложения этой функции на агента.

76. Возможность предоставления обеспечения для получения разрешения выйти в море не упоминается Боттамари. Этот аспект необходимо добавить.

77. Перестановка арестованного судна к безопасному причалу приведет к уменьшению пропускной способности порта. По нашему мнению, если продолжительность ареста, по всей видимости, превышает одну неделю, то швартовка арестованного судна должна производиться во внешней гавани под контролем суда.

78. Арест должен производиться только в отношении требований, сумма которых превышает установленный минимальный уровень не менее 2 000 долларов, в противном случае судно должно освобождаться под обеспечение в рамках схем по защите интересов и взаимному страхованию судовладельцев или гарантийное письмо агента.

79. Арест судов, перевозящих пассажиров, животных и скоропортящиеся, опасные или вредные грузы, должен регламентироваться специальными положениями, а не общеприменимыми статьями.

ТАИЛАНД

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Статья 1 - Определения

80. Что касается определения "морского требования" в пункте 1, то более предпочтительным представляется смешанный подход, сочетающий общее определение с неисчерпывающим перечнем требований, содержащим примеры соответствующих видов требований. Поэтому следует снять квадратные скобки. В подпункте р) следует вернуться к предыдущей редакции текста: "платежей, произведенных в отношении судна капитаном, собственником, фрахтователем по димайз-чартеру или другим фрахтователем или агентом, либо от их имени".

81. Пункт 2 является приемлемым, хотя следует тщательно проанализировать фразу "другого имеющего обязательную силу постановления".

82. Пункты 3-5 являются приемлемыми.

Статья 2 - Правомочия ареста

83. В пункте 3 следует исключить слова "или уже отошло". Этот вопрос может решаться на основе права суда, накладывающего арест.

Статья 3 - Осуществление права ареста

84. В подпункте b) пункта 1 следует снять квадратные скобки, с тем чтобы предусмотреть возможность принудительного осуществления национального морского залога с помощью ареста. В противном случае право держателя такого залога может быть затронуто ограничением, предусмотренным в подпункте e) пункта 1.

85. В подпункте e) ii) пункта 1 следует снять квадратные скобки. Право ареста по смыслу этого пункта зависит от наличия личной ответственности. Личная ответственность включает также ответственность при найме других лиц и делегировании полномочий. Например, собственник судна, как правило, отвечает за действия капитана и членов экипажа. Если требование возникает в том случае, когда судно зафрахтовано на основе рейсового чартера или тайм-чартера, в соответствии с которым капитан и члены экипажа остаются служащими собственника судна, хотя и находятся в распоряжении фрахтователей, то личную ответственность несет собственник, а не фрахтователи. Вместе с тем в случае димайз-чартера капитан и члены экипажа являются служащими фрахтователей, и поэтому собственник судна не несет личной ответственности за действия служащих фрахтователей.

Арест судна может быть произведен в связи с предъявленным в отношении него требованием, если во время осуществления ареста фрахтователи по-прежнему являются фрахтователями по димайз-чартеру или стали собственниками судна. В подпункте е) i) и ii) пункта 1 четко изложено требование о личной ответственности. Истец, имеющий требование к фрахтователям по димайз-чартеру, должен обеспечить осуществление ареста в течение срока действия чартера. Право ареста может исчезнуть после истечения срока действия чартера, если только фрахтователи не станут собственниками судна.

86. Квадратные скобки следует также снять в подпункте b) пункта 2. В принципе на все активы должника может обращаться взыскание. Поэтому логично предусмотреть возможность ареста любого судна, принадлежащего стороне, которая несет личную ответственность в связи с морским требованием, в качестве альтернативы судну, в отношении которого возникло требование. Например, собственник судна, в отношении которого возникло требование, должен иметь право арестовать судно, принадлежащее фрахтователям, в связи со спором, касающимся чартера. В пункте 2 использована концепция, которая была принята в Конвенции 1952 года, хотя формулировка текста была изменена, с тем чтобы пояснить, что может производиться арест любого судна, принадлежащего собственнику судна, в отношении которого возникло требование, только в том случае, если собственник несет личную ответственность в связи с этим требованием, а также любого судна, принадлежащего фрахтователю по димайз-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру, если этот фрахтователь несет личную ответственность в связи с соответствующим требованием.

Статья 4 - Освобождение из-под ареста

87. В пункте 2 следует исключить слова "не превышающий стоимости судна". Ссылка на стоимость судна может в конечном счете заставить суды уделять более значительное внимание стоимости судна, чем сумме требования. Кроме того, в тех случаях, когда ясно, что сумма требования значительно превышает стоимость судна, которое может быть арестовано, истец вряд ли будет использовать арест судна для обеспечения требования, предвидя, что сумма, которая может быть взыскана при принудительном осуществлении требования в отношении арестованного судна, будет недостаточной. С другой стороны, если сумма требования не намного больше текущей стоимости судна, то истец может пойти на арест судна, понимая, тем не менее, что конечная сумма возмещения (в результате принудительной продажи) может быть меньше суммы требования, с тем чтобы заставить собственника судна предоставить альтернативное обеспечение. Кроме того, ссылка на стоимость судна, как представляется, нарушает "временный" и "чрезвычайный" характер ареста. Этот вопрос должен быть полностью оставлен на усмотрение суда.

88. В подпункте а) пункта 4 следует сохранить слова "помимо исключительных случаев, когда это является несправедливым", с тем чтобы предоставить судам большую гибкость в решении этого вопроса.

89. Положения подпункта b) ii) пункта 4 следует изменить в свете замечаний, сделанных в отношении пункта 2.

Статья 5 - Право на повторный арест и многократные аресты

90. В подпункте а) пункта 1 следует исключить ссылку на стоимость судна.

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

91. Основные положения статьи являются приемлемыми. Однако следует исключить слово "неоправданный" в подпункте а) пунктов 1 и 2. "Неоправданный" должно подразумеваться в общем значении слова "незаконный". Включение нового слова, которое пока еще не было опробовано в международной практике, может привести к увеличению споров или проблем, касающихся толкования.

Статья 7 - Юрисдикция по существу дела

92. Вся статья является приемлемой.

Статья 8 - Применение

93. Пункт 3 следует сделать отдельной статьей, как в Конвенции 1952 года.

Статья 9 - Оговорки

94. Вся статья является приемлемой.

Часть В - Заключительные положения

95. В пункте 1 статьи В число договаривающихся государств для вступления конвенции в силу должно быть 25.

ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА ТАНЗАНИЯ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Статья 3, пункт 2

96. По пункту 2 статьи 3, допускающему осуществление права ареста в отношении любого другого судна, в связи с которым предъявляется морское требование, по нашему мнению, следует продолжить работу для улучшения положений с целью предупреждения злоупотреблений правом ареста других судов, которые связаны с виновной стороной только в

силу существующих прав собственности. Связь между лицом, несущим ответственность, и судном должна определяться на основе правовых положений и со всей ясностью, чтобы избежать подобных злоупотреблений.

Статья 4

97. Слова "не превышающий стоимости судна" в пункте 2 и подпункте b) ii) пункта 4 следует сохранить.

Статья 4, пункт 4, подпункт а)

98. В связи с подпунктом а) пункта 4 статьи 4 следует включить предложенную фразу "в отношении того же требования" после слов "в государстве-участнике" в подпунктах а) и b) пункта 4 статьи 4.

Статья 4, пункт 5

99. По нашему мнению, следует пересмотреть пункт 5 статьи 4 и обеспечить, чтобы в том случае, когда предоставляется обеспечение, его размер определялся надлежащим образом, что позволило бы избежать случаев предоставления недостаточного обеспечения и соответственно возможных последующих обращений с просьбой о его изменении.

Статья 5, пункт 1, подпункт с)

100. В связи с подпунктом с) пункта 1 статьи 5 мы полагаем, что следует четко указать условия освобождения обеспечения, с тем чтобы избежать возможных злоупотреблений.

Статья 6

101. В пункте 1 и подпункте а) пункта 2 статьи 6, по нашему мнению, следует четко определить слово "неоправданный".

Статья 8

102. В связи с пунктом 1 статьи 8 мы поддерживаем предложение о добавлении слов "в котором было вынесено соответствующее распоряжение" после слов "юрисдикции любого государства-участника".

103. В связи с пунктом 3 статьи 8 мы согласны с предложением о том, чтобы вынести этот пункт в качестве отдельной статьи либо включить его в статью 3 в зависимости от соображений, приведенных делегацией, выступившей с этим предложением.

Статья 9

104. В связи со статьей 9, касающейся оговорок, мы хотели бы заявить, что мы против принятия конвенций, предусматривающих возможность резервирования государствами-участниками своих позиций, поскольку такие оговорки в определенной мере снижают эффективность применения конвенций. Поэтому, по нашему мнению, следует вернуться к этой статье с целью ее исключения.

Часть В

105. Изучив проект заключительных положений в части В, мы пришли к выводу о том, что они являются стандартными положениями, содержащимися в большинстве международных конвенций, и поэтому у нас нет конкретных замечаний в отношении проекта этих положений, соответствующих, по нашему мнению, установленному порядку.

Неправительственные организации

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПОРТОВ И ГАВАНЕЙ (МАПГ)

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

106. Во всем мире порты невольно становятся местом для приема арестованных судов, которые могут блокировать основные причалы в течение нескольких месяцев или даже лет. Это создает препятствия для осуществления портовых операций и может приводить к серьезным коммерческим убыткам. Вместе с тем может затрагиваться деятельность пользователей порта и поток проходящих через порт грузов с соответствующими отрицательными последствиями для экономики.

107. Кроме того, довольно часто судовые агенты складывают с себя полномочия, и принятие мер по обеспечению безопасности и охраны в отношении судов и окружающей среды зависит исключительно от инициативы портовой администрации.

108. К сожалению, в проекте конвенции, который должен быть представлен на рассмотрение Дипломатической конференции, подход к этой проблеме является таким, как будто речь идет о договоре торгового права между истцами и ответчиками. В нем не упоминается тот факт, что задержание арестованного судна может осуществляться лишь в районе, находящемся в ведении третьей стороны, а именно в принимающем порту.

109. Проект текста не может быть завершенным, если он перекладывает урегулирование основных вопросов, без соответствующей ссылки, на национальное и процессуальное законодательство. Это не совместимо с принципом универсальности, лежащем в основе морского права.

110. Участники Дипломатической конференции должны учитывать, что именно ожидают от них порты:

- в конвенции должно упоминаться, что арест и задержание судна производятся в порту;
- в случае невыполнения соответствующих обязательств собственником судна истец должен покрывать портовые сборы и расходы в связи с арестом и задержанием судна;
- задержание арестованного судна должно быть ограничено по времени, после чего производится освобождение судна из-под ареста, продление задержания или принудительная продажа судна.

111. Наиболее предпочтительным представляется включение в преамбулу конвенции ссылки на необходимость развития законодательства на национальном уровне с целью защиты интересов не только портов, но и всех других затрагиваемых сторон на местном или региональном уровне.

112. Подобное законодательство существует в некоторых странах, однако следует обеспечить его повсеместное развитие путем включения соответствующей рекомендации в преамбулу конвенции с целью восполнения пробелов, сохраняющихся в самой конвенции, до завершения Дипломатической конференции.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА (МПС)

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Введение

113. МПС принимала участие в работе Объединенной межправительственной группы экспертов по морским залогам и ипотекам и связанным с ними вопросам (ОМГЭ) и оказывала ей поддержку в процессе подготовки проекта текста, который стал впоследствии Международной конвенцией о морских залогах и ипотеках 1993 года (Конвенция МЗИ 1993 года), а также в ходе последних сессий, посвященных подготовке проекта статей конвенции об аресте судов (проект статей). Кроме того, МПС рекомендовала своим членам делать представления своим правительствам, призывая их к скорейшей ратификации Конвенции МЗИ 1993 года.

114. МПС настоятельно рекомендует участникам Дипломатической конференции учитывать следующие аспекты при рассмотрении проекта статей:

- для международной торговли важнейшее значение имеет обеспечение свободного судоходства. В этой связи арест должен рассматриваться как исключительная мера, которая должна допускаться в случае оправданных требований, связанных с эксплуатацией судов. Если право ареста не было бы регламентировано на международном уровне, то суда становились бы объектом частных и в некоторых случаях произвольных арестов в связи с одними и теми же требованиями, поскольку они оказываются в сфере действия юрисдикции различных государств, каждое из которых имеет свои национальные нормы, касающиеся ареста.
- Международная конвенция по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов, 1952 года (Конвенция об аресте 1952 года) получила широкую международную поддержку - она насчитывает примерно 75 договаривающихся государств, - что способствовало значительной унификации правовых норм, применимых к принудительному осуществлению морских требований.

115. МСП готова поддержать принятие новой конвенции об аресте и выступает за приведение нового правового инструмента в соответствие с Конвенцией МЗИ 1993 года. Вместе с тем мы настоятельно рекомендуем не отходить без необходимости от широко известных и понятных положений Конвенции 1952 года.

116. МСП представляет следующие замечания по проекту статей:

Статья 1 - Определения

Пункт 1

117. МПС отдает предпочтение принятию четко определенного и исчерпывающего перечня морских требований в интересах обеспечения определенности, а также обеспечения того, чтобы арест оставался исключительной мерой. Исчерпывающий перечень четко определенных морских требований позволил бы обеспечить последовательность в толковании в различных судебных системах и тем самым способствовал бы улучшению унификации на международном уровне. Следует сохранить нашедшее отражение в Конвенции 1952 года компромисс между подходами на основе норм общего и гражданского права, в соответствии с которым арест допускает только в связи с морскими требованиями. Неисчерпывающий перечень может привести к осуществлению права ареста в связи с требованиями, которые по своему характеру не относятся к морским и/или являются несущественными, что вызовет неоправданные задержания и соответствующие сбои в международной торговле. МСП будет еще более решительно возражать против перечня, который не является исчерпывающим, если будет принято предложение о разрешении права ареста в связи с требованиями, обеспечиваемыми не только международно признанными морскими залогами (см. подпункт b) пункта 2 статьи 3).

118. Отдельные морские требования:

b) возникает сомнение относительно необходимости включения подпункта b) в свете положений подпункта a).

d) Так же, как и в подпункте a) пункта 2 статьи 4 Конвенции МЗИ следует сделать исключение в отношении требований, относящихся к Конвенции о гражданской ответственности (КГО) и Конвенции о перевозке опасных и вредных веществ (КОВВ).

u) Согласно Конвенции МЗИ, регистрация является предварительным условием для признания и принудительного осуществления ипотек и обременений. В интересах приведения конвенции об аресте в соответствие с Конвенцией МЗИ МПС предлагает следующий текст подпункта u):

"зарегистрированной ипотеки или **зарегистрированного** обременения того же характера в отношении судна".

Статья 2 - Правомочия ареста

Пункт 3

119. Арест уже отошедшего судна может привести к возникновению проблем, касающихся безопасности. Поэтому МПС не может согласиться с отходом от текста пункта 1 статьи 3 Конвенции 1952 года и, соответственно, выступает за исключение слов "или уже отошло". Исключение этой фразы не затрагивает каких-либо прав в соответствии с конвенциями международного публичного права или внутригосударственным правом.

Статья 3 - Осуществление права ареста

Пункт 1, подпункт b)

120. МПС считает, что арест должен допускаться только в отношении морских требований, обеспеченных международно признанными морскими залогами. Разрешение ареста в отношении требований, обеспеченных национальными морскими залогами, приведет к значительному расширению прав ареста. Однако в целях достижения компромисса МПС готова согласиться с правом ареста в отношении морских требований, обеспеченных "другими морскими залогами", согласно статье 6 Конвенции МЗИ. В этой связи мы предлагаем дополнить текст проекта подпункта, с тем чтобы пояснить, что имеются в виду национальные морские залоги, отвечающие основным требованиям статьи 6 Конвенции МЗИ. Кроме того, если будет принята концепция морских залогов по смыслу статьи 6 Конвенции МЗИ, то, по мнению МПС, в третьей строке проекта подпункта следует заменить слово "признаваемым" на слово "предусмотренным", которое соответствует формулировке, содержащейся в статье 6

Конвенции МЗИ, гласящей: "каждое Государство-участник может в своем законодательстве **предусмотреть** другие морские залоги...". Как было отмечено на девятой сессии ОМГЭ, использование слова "признаваемым" может привести к еще более активным поискам "удобного суда" и не будет способствовать унификации правовых норм.

Пункт 1, подпункт с)

121. В интересах обеспечения последовательности слово "регистрируемом" следует заменить словом "зарегистрированном" так же, как в подпункте u) пункта 1 статьи 1.

Пункт 1, подпункт e) ii)

122. По мнению МПС, следует исключить подпункт e) ii) пункта 1 статьи 3, поскольку он делает возможным, в частности, в тех судебных системах, где это допускается, продажу по решению суда или принудительную продажу судна, принадлежащего стороне, которая не несет личной ответственности в связи с соответствующим требованием.

Статья 4 - Освобождение из-под ареста

Пункт 2

123. По мнению МПС, следует сохранить фразу "не превышающий стоимости судна". Однако мы обеспокоены тем, что это положение может толковаться как означающее, что во всех случаях для освобождения судна из-под ареста должно предоставляться обеспечение в размере, достигающем стоимости судна. Максимальный размер требуемого обеспечения должен соответствовать наименьшему значению между суммой ограничения/глобальным ограничением в отношении судна и его стоимостью и, конечно, не должен превышать суммы требования. В пункте 2 и подпункте b) ii) пункта 4 следует снять квадратные скобки, сохранив заключенные в них слова. Текст подпункта a) пункта 1 статьи 5 следует оставить в существующей редакции.

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

Пункт 1

124. По мнению МПС, следует снять квадратные скобки в подпункте a) пунктов 1 и 2 статьи 6, сохранив слова "или оправданного".

125. МПС считает, что в настоящее время проект конвенции является несбалансированным, поскольку ответчик должен предоставить обеспечение для освобождения судна из-под ареста, тогда как истцы не обязаны предоставлять какое-либо обеспечение на случай ущерба, который может понести ответчик и за который истец может быть признан несущим ответственность.

Поэтому МПС твердо убеждена в том, что во второй строке пункта 1 статьи 6 следует исключить слово "может", заменив слово "наложить" словом "налагает". Была высказана обеспокоенность в связи с возможностями некоторых истцов (например, членов экипажа) предоставить обеспечение. Однако эта обеспокоенность снимается последующими положениями пункта, в которых предусматривается гибкий подход к урегулированию таких ситуаций. Если обязательство истца по предоставлению обеспечения будет носить обязательный, а не дискреционный характер, то все равно суд определяет характер, сумму и условия предоставления обеспечения. В ситуациях, по поводу которых была высказана обеспокоенность, подобное обеспечение фактически может быть чисто номинальным.

126. МПС с удовольствием представит более подробную информацию по этим замечаниям на Дипломатической конференции.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ КОМИТЕТ

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

Введение

127. Унификация правовых норм, касающихся ареста судов, является одной из тем, которым ММК уделяет пристальное внимание. С момента создания Объединенной межправительственной группы экспертов по морским залогам и ипотекам и связанным с ними вопросам наблюдатель от ММК принимал участие в работе всех ее сессий, и через него ММК осуществлял все возможное сотрудничество и содействие в подготовке проекта, который стал впоследствии Конвенцией о морских залогах и ипотеках, а также в подготовке проекта статей конвенции об аресте судов.

128. В настоящее время ММК намерен осуществлять сотрудничество и содействие на завершающем этапе этой работы так же, как при подготовке Конвенции МЗИ 1993 года, и с этой целью представляет на рассмотрение Дипломатической конференции следующие замечания по проекту статей.

129. Замечания разделены на две части. В части I содержатся замечания по вопросам существа, тогда как в части II приводятся замечания редакционного характера.

I. Вопросы существа

Статья 1 - Определения

Пункт 1

Преамбула

Должен ли перечень морских требований быть исчерпывающим или нет

130. Как представляется, наилучшим решением является принятие перечня, который не является исчерпывающим. Исчерпывающий перечень берет свое начало в разделе 22 (консолидированного) Закона о Верховном суде Соединенного Королевства 1925 года, в соответствии с которым компетенция морского суда распространялась только на перечисленные в нем требования. Хотя, согласно проекту статей, существует связь между правом ареста и юрисдикцией, поскольку суды государства, в котором осуществляется арест, обладают юрисдикцией выносить решения по существу требования (статья 7), основная цель единообразных правил заключается в регламентировании права истца на получение обеспечения в отношении своего требования. Компромисс, достигнутый между подходом на основе норм общего права, ограничивающим право ареста, и подходом на основе норм гражданского права, в соответствии с которым допускается арест любых активов должника в качестве обеспечения любого требования, заключался - и впредь должен заключаться - в ограничении права ареста судна требованиями, которые по своему характеру являются морскими, но не лишь определенным кругом морских требований. Исчерпывающий перечень, как бы тщательно он ни составлялся, может оказаться или стать неполным. Об этом свидетельствуют добавления, которые были уже внесены в перечень, содержащийся в пункте 1 статьи 1 Конвенции 1952 года.

Должна ли регистрация выступать требованием для ипотек и обременений

131. Поскольку в соответствии с Конвенцией МЗИ 1993 года (а также предыдущими конвенциями) регистрация является условием для признания и принудительного осуществления ипотек и обременений, то же самое должно относиться и к праву ареста. В случае принятия этого предложения необходимо следующим образом изменить текст преамбулы:

- 1) "Морское требование" означает любое требование, касающееся или возникающее на основании права собственности, постройки, владения, управления, эксплуатации или продажи любого судна, либо касающееся или возникающее на основании зарегистрированной ипотеки ("mortgage", "hypothèque") или обременения того же характера в отношении любого судна, такое, как любое требование в отношении:

132. Существует группа требований, которые в силу их характера можно отнести к морским, но которые не охватываются вступительными положениями и не упоминаются в перечне. Имеются в виду требования, возникающие в связи с договорами о финансировании постройки, ремонта или покупки судна. Являются ли эти требования морскими по своему характеру - это вопрос для обсуждения.

133. Отдельные морские требования

d) Слова "устранение или попытка устранения" и "предупредительные меры или аналогичные операции", как представляется, дважды повторяют одну и ту же концепцию. Как в Конвенции о гражданской ответственности 1969 года, так и в Конвенции о перевозке

опасных и вредных веществ 1996 года "предупредительные меры" определяются как "разумные меры, принятые... для предотвращения или уменьшения" ущерба. Возможно, это определение могло бы быть использовано в данном случае, и нет необходимости делать ссылку на "аналогичные операции".

В связи со словами "либо убытков, которые были понесены или, вероятно, будут понесены третьими сторонами" создается впечатление, что упоминаемые убытки представляют собой новую категорию морского требования, не связанную с "устранением или попыткой устранения [угрозы причинения] ущерба" и т.д. Кроме того, не совсем ясно, почему было использовано выражение "третьими сторонами". Возможно, участники Конференции сочтут целесообразным рассмотреть следующий текст:

"расходов по мерам, принятым любым лицом для предотвращения или уменьшения ущерба, включая экологический ущерб, [если] [когда] такое требование возникает на основании международной конвенции, нормативного акта или соглашения, включая убытки, которые были понесены или, вероятно, будут понесены в связи с такими мерами".

В тексте на английском языке использование слова "whether" ("если") вместо "whether or not" ("независимо от") означает, что к этой категории требований относятся только требования, возникающие на основании международной конвенции, нормативного акта или соглашения. Если это так, то, как представляется, нет оснований использовать слово "если", и в данном случае уместнее было бы использовать слово "когда". В тексте на английском языке можно снять запятые после слов "international convention", а также после слов "losses incurred".

m) В Конвенции МЗИ 1993 содержится ссылка (пункт 1 статьи 7) на требования судоремонтного предприятия в связи с ремонтом судна, "включая его реконструкцию". Поскольку переоборудование и реконструкция означают не одно и то же, целесообразно использовать оба термина.

В этой связи данный пункт мог бы быть изменен следующим образом:

m) строительства, ремонта, переоборудования, реконструкции и оснащения судна.

n) Неясно, почему больше нет ссылки на "доковые сборы". Возможно, они относятся к подпункту l) в рамках "услуг", однако, если существуют какие-либо сомнения на этот счет, целесообразно добавить слова "включая доковые сборы".

о) Как представляется, нет оснований относить к морским требованиям только взносы в фонд социального страхования, выплачиваемые от имени капитана, командного состава и других членов экипажа судна, если все требования в связи со страховыми премиями в отношении судна относятся к категории морских требований. В случае принятия этого замечания мог бы быть рассмотрен следующий текст:

Заработной платы и других сумм, причитающихся капитану, командному составу и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, в том числе, но не исключительно, расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования, или выплачиваемых в отношении них.

р) Предлагается исключить существующий текст, заменив его следующим: "Платежей, произведенных в отношении судна". Фактически, как представляется, нет необходимости указывать, кто производит платежи.

и) По тем же причинам, которые были указаны в связи с преамбулой, слово "регистраемого" перед словом "обременения" следует заменить словом "зарегистрированного". Таким образом, подпункт и) должен гласить:

зарегистрированной ипотеки или зарегистрированного обременения того же характера в отношении судна.

Пункт 2

134. Если в тексте на английском языке использованы слова "removal of a ship" ("передвижение судна"), то в тексте на французском языке использованы слова "départ d'un navire" ("отправление судна"). Более предпочтительным представляется слово "départ", и в случае принятия этого предложения, слово "removal" ("передвижение") можно было бы заменить словом "departure" ("отправление").

Статья 2 - Правомочия ареста

Общие замечания - когда допустим арест.

135. При нынешней формулировке данной статьи неясно, предполагается ли, что для вынесения приказа об аресте достаточно лишь предъявления требования. Неясно также, должен ли истец доказать необходимость предоставления обеспечения, например в связи с тем, что финансовое положение должника таково, что возникают сомнения относительно возможности исполнения судебного решения в будущем. В этом отношении положения Конвенции 1952 года неодинаково толковались различными судебными органами. Предлагается оставить все эти вопросы для урегулирования в соответствии с законом суда, и, для того чтобы внести ясность, следует сделать ссылку на обстоятельства, при которых может производиться арест. Соответственно формулировка пункта 5 могла бы быть изменена следующим образом:

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции обстоятельства, при которых может производиться арест или освобождение из-под ареста, и связанная с этим процедура определяются законом государства, в котором запрошен арест судна или его освобождение из-под ареста.

Пункт 3 - Арест судна, которое готово к отходу или уже отошло.

136. В свете замечаний, высказанных в ходе сессий ОМГЭ, предлагается исключить этот пункт и оставить решение вопроса о том, может ли быть арестовано судно, которое готово к отходу или уже отошло, на усмотрение закона суда.

Статья 3 - Осуществление права ареста

Пункт 1

137. Предлагается пересмотреть порядок изложения положений статьи 3, который был определен в проекте Лиссабонской конференции и который теперь представлен в проекте статей. Фактически, общая норма в отношении условий ареста судна содержится в нынешнем подпункте е) i) пункта 1. Считается, что для внесения большей ясности следует сначала изложить общую норму, после которой могли бы следовать нормы, содержащиеся в настоящее время в подпунктах е) ii), с) и d), а также специальные положения в отношении требований, обеспеченных морскими залогами.

138. Инкорпорация морских требований, определенных в Конвенции МЗИ 1993 года, в подпункт а) была осуществлена с тем, чтобы избежать ссылки на эту Конвенцию. Впоследствии в ходе сессий ОМГЭ было предложено добавить ссылку также на морские требования, признаваемые законодательством государства, в котором затребован арест. Это предложение считается обоснованным, поскольку ссылка на такие залоги в значительной мере способствовала бы ратификации конвенции государствами, которые не имеют намерения стать сторонами Конвенции МЗИ 1993 года.

139. Если Конференция примет вышеуказанное предложение, то воспроизведение в подпункте а) морских залогов, предусмотренных в Конвенции МЗИ 1993 года, станет излишним, поскольку такие залоги, безусловно, признавались бы законодательством государства, где запрошен арест, если данное государство является стороной Конвенции.

140. Таким образом, пункт 1 статьи 3 мог бы стать менее громоздким и гласить:

- 1) Допускается арест любого судна, в отношении которого предъявляется морское требование, если:

- i) лицо, которому принадлежало судно во время возникновения морского требования, несет ответственность в связи с этим требованием и является собственником судна, когда производится арест; или
- ii) фрахтователь судна по димайз-чартеру во время возникновения морского требования несет ответственность в связи с этим требованием и является фрахтователем по димайз-чартеру или собственником судна, когда производится арест; или
- iii) это требование основано на зарегистрированной ипотеке или зарегистрированном обременении того же характера в отношении судна; или
- iv) это требование касается права собственности или владения в отношении судна; или
- v) это требование к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна обеспечивается морским залогом, признаваемым законом государства, в котором запрошен арест.

141. Необходимо сделать следующие замечания:

- 1) Подпункт ii) пункта 1 (нынешний подпункт e) ii) пункта 1) был изменен путем включения так же, как в подпункте i) пункта 1, слов "во время возникновения морского требования".
- 2) Поскольку в подпункте u) пункта 1 статьи 1 делается ссылка на зарегистрированные ипотеки или обременения, подобная ссылка представляется еще более необходимой в нынешнем подпункте a) пункта 2 статьи 3, согласно которому факт существования требования, обеспеченного ипотекой или обременением, дает право держателю обеспечения арестовать судно, даже если оно не принадлежит должнику.
- 3) В ходе сессий ОМГЭ было четко заявлено, что ссылка на закон государства, в котором запрошен арест, несет в себе конфликт правовых норм, действующих в таком государстве.

Пункт 2 - Право ареста других судов

142. В связи с этим пунктом возникают следующие две проблемы: а) может ли предоставляться право на арест других судов также в том случае, если лицо, несущее ответственность, является фрахтователем по димайз-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому

чартеру судна, в отношении которого возникло морское требование, и b) является ли собственник такого другого судна (судов) лишь зарегистрированным собственником или же допускается распространение права ареста на корпоративную собственность.

a) Право на арест судов, принадлежащих фрахтователю по димайз-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру, в качестве обеспечения по требованиям, которые возникли в отношении зафрахтованного судна, является единственным средством, имеющимся в распоряжении истца для получения обеспечения, поскольку он не может - за исключением требования к фрахтователю по димайз-чартеру, и то лишь в рамках, предусмотренных в следующем пункте 3, - арестовать судно, в отношении которого возникло требование.

Поэтому целесообразно сохранить положения подпункта b), сняв квадратные скобки.

b) В пункте 2 статьи 3 Конвенции 1952 года предусматривается, что суда считаются находящимися в единой собственности, если все доли собственности на них принадлежат одному и тому же лицу или лицам. В некоторых случаях это положение было сочтено как недопускающее осуществления права ареста в рамках корпоративной сети. В частности, вынесенные во Франции решения об аресте судна, принадлежащего другой компании, когда одно и то же лицо или лица осуществляют контроль и управление над данной компанией и компанией, владеющей судном, в отношении которого возникло морское требование, рассматривались как нарушение пункта 2 статьи 3.

Это положение не было воспроизведено ни в проекте Лиссабонской конференции, ни в проекте статей. Однако пункт 2 статьи 3 проекта статей может толковаться таким образом, чтобы ограничить право ареста и запретить распространение этого права на корпоративную сеть.

Если участники Конференции согласятся с тем, что решение этой проблемы следует оставить на усмотрение национального права, и сочтут, что положения пункта 2 статьи 3 допускают указанное выше толкование, то целесообразно принять поправку, исключающую возможность такого толкования.

В таком случае можно было бы рассмотреть возможность добавления следующего предложения после подпунктов a) и b):

Вопрос о том, принадлежит ли судно лицу, которое несет ответственность в связи с морским требованием, решается в соответствии с национальным законодательством государства, в котором запрошен арест.

Статья 4 - Освобождение из-под ареста

143. Делегация Соединенного Королевства высказала критику в отношении положения, которое было добавлено в проекте Лиссабонской конференции и в соответствии с которым размер обеспечения не может превышать стоимости судна. В частности, она указала, что это положение может вступать в конфликт с применимой конвенцией об ограничении ответственности (которая, согласно пункту 6 статьи 8 имеет преимущественную силу перед новой конвенцией об аресте), поскольку во многих случаях уровень ограничения может превышать стоимость судна. Это замечание, по всей видимости, основывается на положениях пункта 2 статьи 13 Конвенции 1976 года, в соответствии с которыми после учреждения ограничительного фонда любое судно, принадлежащее лицу, в интересах которого создан фонд, и арестованное по требованию, которое может быть предъявлено к фонду, может быть освобождено (или, в некоторых случаях, освобождается) из-под ареста. В свете замечания Соединенного Королевства слова "не превышающий стоимости судна" были заключены в квадратные скобки.

144. Вместе с тем причина, приведенная в качестве основания для исключения указанных слов, как представляется, была неправильно понята. Фактически, вообще нет никакой связи между тем, почему судно должно освобождаться из-под ареста после предоставления обеспечения на сумму, равную стоимости судна, и тем, почему судно не может быть арестовано после создания ограничительного фонда.

145. В первом случае арест судна выступает в качестве обеспечения в связи с требованием истца, по просьбе которого производится арест, и при обращении взыскания на обеспечение истец не может получить сумму, превышающую стоимость судна. Из этого следует, что собственник судна должен иметь право заменить судно другим обеспечением равной стоимости.

146. В случае создания ограничительного фонда освобождение судна из-под ареста не является следствием предоставления обеспечения в отношении требования истца, по просьбе которого был произведен арест, а вызвано тем, что истцы не могут обратиться взысканием по своим требованиям на активы должника, за исключением ограничительного фонда. Если собственник судна добился освобождения судна из-под ареста путем предоставления обеспечения, независимо от его размеров, против него все равно могут возбуждаться иски другими истцами в отношении требований, возникающих в связи с тем же происшествием или случаем, и, для того чтобы избежать индивидуальных исков против его судов или других его активов, ему следует начать процедуры ограничения ответственности и создать ограничительный фонд. Только после создания такого фонда обеспечение может быть освобождено в соответствии с условиями, определенными в статье 11 Конвенции об ограничении ответственности.

147. Таким образом, предоставление обеспечения для освобождения судна из-под ареста и создание ограничительного фонда совершенно не связаны между собой и касаются различных целей.

Статья 5 - Право на повторный арест и многократные аресты

Пункт 1

148. В преамбуле этого пункта следует упомянуть ситуацию, когда обеспечение предоставляется для предотвращения ареста, как это определено в пункте 1 статьи 7. Таким образом, преамбула могла бы быть изменена следующим образом:

- 1) Если в каком-либо государстве судно было арестовано в качестве гарантии морского требования или было предоставлено обеспечение для предотвращения ареста или освобождения судна, то это судно в последующем не может быть вновь арестовано или арестовано в отношении того же самого морского требования, за исключением случаев, когда:

Пункт 2

149. Для того чтобы было ясно, что этот пункт регулирует случаи многократного ареста, перед существующим текстом следует включить преамбулу, аналогичную преамбуле пункта 1. Кроме того, следует упомянуть тот случай, когда судно было арестовано и по-прежнему находится под арестом, в то время как затребован арест другого судна. Для этого формулировка данного пункта могла бы быть изменена следующим образом:

- 2) Если в каком-либо государстве судно было арестовано в качестве гарантии морского требования или было предоставлено обеспечение для предотвращения ареста или освобождения судна, то любое другое судно, которое иначе подлежало бы аресту в отношении того же самого морского требования, не может быть арестовано, за исключением случаев, когда:
 - a) не было предоставлено обеспечение для освобождения первого судна из-под ареста или стоимость этого судна меньше размера требования; или
 - b) характер или размер обеспечения, уже полученного в отношении того же самого требования, недостаточен; или
 - c) применимы положения подпунктов b) и c) пункта 1 настоящей статьи.

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

150. В названии статьи 6 делается ссылка на собственника и фрахтователя по димайз-чартеру. Таким образом, как представляется, намерение заключалось в том, чтобы рассматривать собственника и фрахтователя по димайз-чартеру в качестве лиц, в пользу которых может предоставляться обеспечение, хотя в тексте самой статьи не содержится каких-либо ссылок на фрахтователя по димайз-чартеру. В то же время считается, что в

некоторых судебных системах не только фрахтователи по димайз-чартеру могут иметь право на получение обеспечения, например, к таким лицам могут относиться фрахтователи по тайм-чартеру. В этой связи предлагается заменить существующее название статьи фразой более общего характера, такой, как "Ответственность за незаконный арест" или "Ответственность за незаконный или неоправданный арест", если слова "или неоправданного" будут сохранены в подпункте а) пунктов 1 и 2.

Пункт 1

151. Слова "или неоправданного" в подпункте а) пункта 1, а также в подпункте а) пункта 2 были заключены в квадратные скобки, поскольку были высказаны возражения против того, чтобы в подпункте а) пункта 1 они разрешали судам устанавливать требование о предоставлении обеспечения для истца, а в подпункте а) пункта 2 - определять его ответственность в ситуациях, характер которых четко не определен.

152. Считается, что существуют ситуации, которые не подпадают под концепцию незаконного ареста, но которые тем не менее оправдывают установление обеспечения и определение заранее оцененных убытков. Такая ситуация возникает, например, когда нет никаких сомнений относительно платежеспособности собственника или когда арест не требуется для предотвращения прекращения морского залога.

153. Следует обратить внимание на тот факт, что в любом случае суды обладают полной свободой при установлении обеспечения и определении убытков, поскольку описанию ситуаций, указанных в подпунктах а) и б), предшествуют слова: "в том числе, но не исключительно, за такой ущерб или вред, который может быть причинен... вследствие".

Пункт 2

154. Замечание, высказанное в ходе девятой сессии ОМГЭ, относительно того, что в пункте 2 статьи 6 следует также сделать ссылку на тот случай, когда предоставляется обеспечение для предотвращения ареста, является правильным. Фактически, ущерб может также возникать в том случае, когда сумма запрошенного обеспечения является чрезмерной.

155. Таким образом, этот пункт можно было бы изменить следующим образом:

2) Суды государства, в котором был произведен арест или было предоставлено обеспечение для предотвращения ареста, обладают юрисдикцией определять степень ответственности, если таковая имеется, истца за ущерб или вред, причиненный в результате этого, в том числе, но не исключительно, за такой ущерб или вред, который может быть причинен вследствие:

а) незаконного или неоправданного ареста; или

б) чрезмерно затребованного и полученного обеспечения.

Статья 7 - Юрисдикция по существу дела

156. Значение выражения "надлежащая правовая процедура" в пункте 5 может недостаточно ясно пониматься в судебных системах некоторых стран, и поэтому предлагается использовать выражение, принятое в пункте 1 статьи 10 Конвенции о гражданской ответственности 1969 года: "извещен в разумный срок и ... предоставлена возможность защищать свое дело в суде". Соответственно пункт 5 следует изменить следующим образом:

Если производство возбуждается в течение срока, установленного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, или если производство возбуждается в компетентном суде или арбитраже другого государства при отсутствии какого-либо установленного срока, то, за исключением случаев, когда ответчик не был извещен в разумный срок или ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде, любое окончательное решение, выносимое по его результатам, признается и исполняется в отношении арестованного судна или обеспечения, предоставленного в целях предотвращения его ареста или его освобождения.

Статья 8 - Применение

Пункт 1

157. Вопрос, который предстоит рассмотреть, заключается в том, следует ли восстанавливать принцип, согласно которому суда, плавающие под флагом государства, не являющегося государством-участником, могут быть также арестованы в связи с любым требованием, как морским, так и другим, в отношении которого закон государства-участника допускает арест.

158. В пункте 2 статьи 8 Конвенции об аресте 1952 года предусматривается, что судно, плавающее под флагом государства, не являющегося договаривающейся стороной, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого договаривающегося государства в связи с любым из морских требований, перечисленных в статье 1, или любым другим требованием, в отношении которого законодательство договаривающегося государства допускает арест. Поскольку не было ясно, означало ли это, что Конвенция в целом применяется к судам, плавающим под флагом государств, не являющихся договаривающимися сторонами, если такие суда могут арестовываться также в связи с требованиями, в отношении которых закон суда допускает арест, в пункте 1 статьи 8 проекта Лиссабонской конференции было предусмотрено, что конвенция применяется к любому морскому судну, независимо от того, плавает ли данное судно под флагом государства-участника или нет, и это положение было принято ОМГЭ.

159. Если участники Конференции сочтут, что абсолютно одинаковый режим для судов, плавающих под флагом государств-участников, и судов, плавающих под флагом других государств, не является правильным решением, поскольку это может означать устранение стимула для ратификации конвенции, то тогда можно было бы восстановить положения пункта 2 статьи 8 Конвенции об аресте, и, таким образом, пункт 1 статьи 8 проекта статей мог бы быть изменен следующим образом:

1) Настоящая Конвенция применяется:

- a) к любому морскому судну, плавающему под флагом государства-участника, в пределах юрисдикции любого государства-участника; и
- b) к любому морскому судну, плавающему под флагом государства, не являющегося государством-участником, в пределах юрисдикции любого государства-участника, за исключением того, что, несмотря на положения пункта 2 статьи 2, любое такое судно может быть арестовано в связи с любым требованием, помимо требований, перечисленных в пункте 1 статьи 1, в отношении которого закон такого государства-участника допускает арест.

В случае принятия этой поправки статья 9 становится излишней.

Пункт 3

160. Положения этого пункта не имеют отношения к применению конвенции, и поэтому предлагается вынести его в виде отдельной статьи.

II. Редакционные вопросы

Статья 2

Пункт 1

161. Слова "по решению или в соответствии с решением", как представляется, повторяют друг друга. Предлагается исключить слова "по решению или", с тем чтобы соответствующий текст гласил: "...в соответствии с решением...".

Пункт 4 статьи 2, пункты 1 b), 1 e) i) и ii) и 2 статьи 3, пункт 3 статьи 3, пункты 2 и 3 статьи 6 и пункты 1, 2, 3 и 6 статьи 7

162. В пункте 4 статьи 2, в пунктах 1 e) i) и ii) и 2 статьи 3 и в пунктах 2 и 3 статьи 6 в отношении ареста используется слово "производится" ("effected"). В пунктах 1, 2, 3 и 6 статьи 7 используется слово "осуществляется" ("made"). Предполагается использовать одно и то же слово по всему тексту.

163. Аналогичным образом в этом пункте используется слово "запрошен" ("applied for"), тогда как в пункте 1 b) статьи 3 использовано слово "затребован" ("requested"), а в пункте 3 статьи 3 используется слово "запрашивается" ("demanded"). И в данном случае следует использовать одно и то же слово по всему тексту.

Статья 3

Пункт 3

164. Слова "продажи по решению суда или принудительной продажи", как представляется, повторяют одну и ту же концепцию дважды. Предлагается исключить слова "продажи по решению суда или".

Статья 6

Пункты 1 и 2

165. Формулировки в пунктах 1 и 2 различаются между собой. Так, в пункте 1 использованы слова "... который может понести ответчик в результате", тогда как в пункте 2 используются слова "... который может быть причинен вследствие". Более предпочтительной представляется вторая формулировка.

166. Соответственно пункт 1 мог бы быть изменен следующим образом:

- 1) В качестве условия ареста судна или разрешения продления уже произведенного ареста суд может наложить на истца, который требует ареста или который обеспечил арест судна, обязательство предоставить обеспечение такого характера, на такую сумму или на таких условиях, которые могут быть установлены этим судом, за любой ущерб, который может быть причинен в результате ареста и за который истец может быть признан несущим ответственность, в том числе, но не исключительно, за такой ущерб или вред, который может быть причинен вследствие:

167. Эта формулировка позволяет избежать необходимости указывать лицо, которому причинен ущерб. В этом контексте слово "ответчик", как представляется, фактически не является надлежащим словом. "Ответчиком" является лицо, против которого истец возбуждает производство, тогда как в момент вынесения решения о предоставлении обеспечения на случай причинения возможного ущерба процессуальные действия по существу дела, вероятнее всего, еще не начинаются. Кроме того, и другие лица, помимо "ответчика", могут иметь право на защиту своих интересов в соответствии со статьей 6.

Статья 8

168. Возможно, более удачным заголовком мог бы быть: "Сфера применения".

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ СУДОВЫХ ПОСТАВЩИКОВ (МАСП)

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

169. Дипломатическая конференция, которая будет созвана в марте следующего года для рассмотрения предложений о пересмотре Конвенции об аресте морских судов 1952 года (Конвенции об аресте), ознаменует кульминационный пункт в многолетней работе Объединенной группы экспертов ИМО/ЮНКТАД (ОМГЭ), которая включала разработку Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года (Конвенции МЗИ) - конвенции, которая не получила поддержки и была ратифицирована лишь четырьмя государствами за пять лет.

170. В этих условиях существует опасность того, что, если Дипломатическая конференция не пересмотрит и не изменит некоторые предложения ОМГЭ, то возникнут противоречия и путаница с существующей Конвенцией, которая пользуется широким признанием среди морских государств. В частности, серьезную обеспокоенность вызывает включение в статью 3 пересмотренной конвенции требования о том, что для ареста морского судна истец должен быть держателем морского залога, если только собственник судна в момент осуществления ареста не является собственником в момент возникновения кредитного обязательства.

171. Фактически принцип "Ratio Legis" (основание закона), принятый в Конвенции об аресте морских судов 1952 года, вытекает из общих прав кредитора арестовывать имущество должника, если он не погашает своих обязательств в соответствии с согласованными условиями. Этот принцип применяется во всех секторах права ареста и признается в Конвенции об аресте 1952 года, которая предоставляет любому держателю морского требования право на арест до выплаты всех причитающихся сумм против стоимости судна.

172. При разработке Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года была предпринята попытка предоставить совершенно отличное право для востребования причитающихся платежей. Было признано, что в том случае, когда должник не обладает достаточными средствами для выполнения своих обязательств, основным кредиторам требуется защита и что поэтому должна существовать согласованная система, устанавливающая очередность привилегий, когда судно продается "под обеспечение" судами, что было сделано путем закрепления соответствующего права за морским залогом и установления приоритетов в рамках этого права.

173. В результате наблюдается дихотомия между общим принципом, согласно которому поставщик нуждается в гарантии в форме стоимости судна, и привилегией, предоставленной держателям морских залогов.

174. Эта дихотомия особенно наглядно проявляется в предлагаемых поправках к статье 3 Конвенции об аресте 1952 года, согласно которым проводится разграничение между держателями морских требований, указанных в статье 1, и держателями морских залогов. Подобный дискриминационный подход подрывает охват важной международной конвенции.

175. Успех любой международной конвенции зависит от общего консенсуса, которым, в частности, пользуется Конвенция об аресте 1952 года. Предлагаемые изменения к статье 3 носят дискриминационный характер и внесут путаницу в морское право. В особенности это будет касаться тех случаев, когда государства предоставили морские залогов в соответствии с положениями статьи 6 Конвенции МЗИ 1993 года, и будет означать, что в некоторых странах кредитор имеет право ареста, тогда как в других странах он такого права не имеет.

176. Данная поправка особенно несправедлива по отношению к мелким истцам, которые, хотя, возможно, и не имея права на морской залог в соответствии с Конвенцией МЗИ 1993 года, арестовывают судно лишь для того, чтобы узнать об изменении названия компании собственника (что является распространенной практикой среди собственников, пытающихся уклониться от уплаты долгов). В результате они не могут реализовать своего законного права и взыскать свои долги, и в качестве нового оскорбления они могут столкнуться с тем, что им может быть предложено возместить ущерб за незаконный арест в соответствии с положениями статьи 6 предлагаемой пересмотренной конвенции об аресте.

177. Утверждается, что одобрение такого рода ситуации не входит в намерения Дипломатической конференции, поскольку в ходе многочисленных сессий ОМГЭ слышались обещания о том, что не будет вноситься никаких существенных изменений в Конвенцию об аресте 1952 года, что ее пересмотр будет ограничиваться терминологией с целью приведения ее в соответствие с Конвенцией МЗИ 1993 года и что это будет сделано только тогда, когда последняя со всей очевидностью продемонстрирует, что она отвечает потребностям государств.

178. МАСП настоятельно рекомендует представителям государств выполнить обещания о том, что не будет вноситься никаких существенных изменений и снять предлагаемые поправки к статье 3, сохранив в полной мере право ареста за держателями морского требования без каких-либо условий об обеспечении морским залогом, как это предусмотрено в Конвенции об аресте морских судов 1952 года.

179. Кроме того, предлагается, чтобы в положениях о "вступлении в силу" в части В предлагаемого проекта было прямо указано, что "вступление в силу" зависит от ратификации Конвенции МЗИ 1993 года требуемым числом государств и ее "вступления в силу", прежде чем в международном праве может начать применяться какой-либо пересмотренный вариант Конвенции об аресте 1952 года.

Межправительственные организации

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК)

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

180. В 1965 году правительства стран ЕЭК приняли Конвенцию о регистрации судов внутреннего плавания со следующими двумя протоколами, содержащимися в приложении к ней: Протокол № 1 о вещных правах на суда внутреннего плавания и Протокол № 2 о наложении на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и о принудительном исполнении (E/ECE/579-E/ECE-TRANS/540, экземпляр прилагается). Эти протоколы, продолжающие действовать в настоящее время, посвящены тем же вопросам, что и Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года и новый проект конвенции об аресте судов, хотя они касаются исключительно судов внутреннего плавания.

181. Мы понимаем, что будущий правовой инструмент ООН/ИМО, как предполагается, будет применяться к морским судам. Например, в пункте 2 статьи 2 проекта говорится, что "... судно может быть арестовано только в отношении **морского** требования, но не в отношении какого-либо другого требования".

182. В этом отношении, по моему мнению, использование термина "судно внутреннего плавания" в Протоколе № 2 ЕЭК ООН и термина "судно" в проекте конвенции об аресте судов может приводить к путанице, в особенности в отношении так называемых **судов смешанного река-море плавания**.

183. В этой связи с целью избежания возможного пересечения двух правовых инструментов я предлагаю изменить текст проекта конвенции таким образом, чтобы было ясно, какой из двух режимов применяется в каждом конкретном случае. Я считаю, что это могло бы оказать помощь правительствам в осуществлении будущего правового инструмента.

ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ФАО)

[Язык оригинала: АНГЛИЙСКИЙ]

184. ФАО поддерживает принцип, согласно которому морские суда могут арестовываться для обеспечения морского требования. В частности, ФАО проявляет интерес к таким требованиям, которые касаются "заработной платы и других сумм, причитающихся капитану, командному составу и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, включая расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования, выплачиваемые от их имени".

185. В Кодексе ФАО о добросовестной рыболовной практике определяются принципы и международные нормы поведения, которые должны соблюдаться при охране и развитии всех видов промысла рыбы и управлении ими. В статье 8 Кодекса содержатся следующие положения, имеющие значение для предлагаемой конвенции:

"8.28 Государства флага должны поощрять доступ собственников и фрахтователей рыболовных судов к страховому покрытию. Собственники или фрахтователи рыболовных судов должны обеспечивать достаточное страховое покрытие для защиты членов экипажа таких судов и их интересов на случай возмещения третьим сторонам ущерба или вреда, а также для защиты их собственных интересов.

8.29 Государства флага должны обеспечивать, чтобы члены экипажа имели право на репатриацию, с учетом принципов, изложенных в 'Конвенции (пересмотренной) о репатриации моряков 1987 года (№ 166)'."

186. По мнению ФАО, предлагаемая конвенция должна содействовать осуществлению этих положений и поддерживает проект пункта 1 статьи 1 в существующей редакции, содержащий исчерпывающий перечень морских требований.

187. В связи с пунктом 2 статьи 1 проекта конвенции ФАО обращает внимание на статью 73 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, в которой говорится о праве прибрежного государства арестовывать суда при осуществлении своих суверенных прав на управление живыми ресурсами в пределах исключительной экономической зоны. По мнению ФАО, такого рода "аресты" исключаются из сферы действия пункта 2 статьи 1. В частности, важно обеспечить, чтобы не были подорваны права прибрежного государства принимать меры в соответствии с пунктом 1 статьи 73. Кроме того, согласно пункту 2 статьи 73, "арестованное судно и его экипаж освобождаются незамедлительно после предоставления разумного залога или другого обеспечения".

188. Важно обеспечить, чтобы предлагаемая конвенция не затрагивала этих положений. Мы рекомендуем прямо указать это в проекте конвенции. Наилучшим способом, гарантирующим положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, касающиеся случаев ареста, которые не охватываются проектом конвенции, возможно, является включение новой статьи, предусматривающей, что настоящая конвенция применяется без ущерба для положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, касающихся ареста судов.

189. Если помощь ФАО может оказаться уместной в подготовке текста для достижения указанных целей, то мы будем рады оказать такое дальнейшее содействие.
