

УДК 341

Некоторые особенности предъявления «морских требований» при аресте морских судов¹

Рашева Наталья Юрьевна

Кандидат юридических наук,
завкафедрой гражданского и корпоративного права,
Мурманский государственный технический университет,
183032, Российская Федерация, Мурманск, просп. Кольский, 38-51;
e-mail: anyta_us@mail.ru

Аннотация

Исследование посвящено многообразию сложных правовых вопросов, которые могут возникнуть при аресте судна, проблемам правоприменительной практики предъявления морских требований, правовому анализу основных нормативных правовых актов, их содержащих, а также регламентирующих особенности оснований предъявления морских требований в российском и зарубежном правовом порядке. В связи с присоединением нашего государства к Конвенции 1952 г. «Об унификации некоторых правил по аресту морских судов» возникла проблема определения норм права, подлежащего применению. Помимо этого, базовые нормативные акты, регламентирующие режим мореплавания, приняты относительно давно и уже настоятельно требуют внесения в них дополнений и изменений. Автор отмечает, что в современных условиях российская нормативная база, регламентирующая исследуемый вопрос, выступает как обновленное национальное законодательство, в достаточной мере учитывающее международные тенденции развития правовых основ в данной области. Актуальным представляется раскрытие роли Конвенции 1952 г. в урегулировании данных отношений, а также выявление особенностей ее внедрения в национальное право России. Сегодня перечень морских требований включает в себя все известные морские требования, которые не вызывают сомнений у большей части морского сообщества, однако время не стоит на месте, и изменения в скором времени возможны. Область торгового мореплавания стремительно изменяется, реагируя на социально-экономические и политико-правовые события, и в данном случае действующее законодательство также должно отвечать требованиям динамичности происходящих процессов. Арест морского судна разрешен исключительно в интересах обеспечения морских требований, в связи с чем существует необходимость

¹ Статья написана при поддержке Российского гуманитарного научного фонда по гранту для молодых ученых № 16-33-01147.

унификации морских требований, содержащихся в национальных законодательных актах, перечню морских требований, закрепленному в Конвенциях 1952 г. и 1999 г.

Для цитирования в научных исследованиях

Рашева Н.Ю. Некоторые особенности предъявления «морских требований» при аресте морских судов // Вопросы российского и международного права. 2016. № 7. С. 124-139.

Ключевые слова

Арест судна, Конвенция 1952 г. «Об унификации некоторых правил по аресту морских судов», морские требования, безопасность мореплавания, задержание судна, иностранные морские суда.

Введение

Проблема ареста морских судов в национальной правоприменительной практике претерпевает значительные реформы. Учитывая влияние международной теории морского права и сложившейся национальной практики ряда государств, постепенно формируется перечень единообразных унифицированных стандартов, регламентирующих вопросы разрешения возникающих споров в связи с арестом морских судов. Однако законодательство России в этой части по-прежнему неоднозначно, достаточно сложно и существенно различается при решении ряда вопросов, связанных с арестом судов, что не способствует его надлежащему развитию и эффективной правоприменительной практике [Каргополов, Сидорук, 2002].

В связи с присоединением нашего государства к Конвенции 1952 г. «Об унификации некоторых правил по аресту морских судов»² (Федеральный закон Российской Федерации от 06.01.1999 № 13-ФЗ) возникла проблема применения права, в том числе с предъявлением «морских требований», при аресте морского судна.

В свете принятия Конвенции 1952 г., Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации³ дополнен соответствующей главой – XXIII, посвященной аресту судна, что можно рассматривать как положительный результат в развитии основ правового регулирования в исследуемых вопросах. Национальный правоприменитель уже сделал в 1999 г. первые шаги в КТМ РФ в направлении выхода из проблем ареста морских судов, формируя российскую практику в этом направлении.

Помимо указанных нормативных актов, особенности ареста морского судна регламентированы Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (так называемые «Гамбург-

2 Далее – Конвенция 1952 г.

3 Далее – КТМ РФ.

ские правила»), Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., Конвенцией ООН об аресте судов 1999 г., Конвенцией Международной организации труда № 186 «О труде в морском судоходстве 2006 года».

Сущность и правовая основа предъявления «морских требований» при аресте морских судов

Международные стандарты и национальное законодательство предусматривают возможность суда накладывать арест на морское судно только при наличии «морских требований». Право «требования» возникает у уполномоченных субъектов и реализуется в связи с обнаружившимися происшествиями на морском судне, а также тесно связанными с ним и влекущими вредные последствия из морских событий. Сами вредные последствия и их сущность образуют суть морских требований и являются основанием для ареста морского судна [там же].

Отметим, что в ранее действующем национальном праве, как и в международном праве, аналогичного регламентированного списка таких требований не имелось. Первый раз они сформулированы в Конвенции 1952 г. Поскольку СССР в тот период времени к ней не присоединился, морские привилегированные требования были признаны Россией в 1999 г. с подписанием Конвенции 1952 г. и закреплены в КТМ РФ, принятом в 1999 г. В дальнейшем появление морских требований послужило базой для развития права морского залога.

Законодательно регламентированный перечень требований содержится в Конвенции 1952 г. и КТМ РФ, где «морские требования» указываются как исключительное основание для такого процессуального действия, как арест морского судна.

Термин «морское требование» употребляется в соответствии со ст. 389 КТМ РФ и ст. 1 Конвенции 1952 г. в значении любого требования, возникающего из одного или нескольких требований, однозначно указанных в названных указанных нормативно-правовых актах. Однако при совпадении достаточно широкого круга обстоятельств, при которых может быть предъявлено морское требование, в нормах как национального, так и международного законодательства, существует ряд проблем, вытекающих из принципа исчерпанности провозглашенных юридических фактов, поскольку, с одной стороны, открывается возможность для произвольной трактовки, а с другой – не учитывается развитие морских правоотношений, их обновление, а также появление совершенно новых требований, априори выступающих как «морские», но изначально не попавших в перечень [Ульянова, 2008].

Таким образом, споры, относящиеся к праву собственности на морское судно, безусловно, вытекают из морского требования, имеющего соответствующие основания, изложенные в Конвенции 1952 г. Однако в силу Федерального закона РФ о присоединении России к Конвенции 1952 г., Россия по данному основанию закрепила за собой возможность не применять указанные правила к аресту морских судов по данному требованию. Российские

суды в таких ситуациях пришли к единообразию судебной практики и руководствуются законодательством России [там же].

Отметим, что область торгового мореплавания стремительно изменяется, реагируя на социально-экономические и политико-правовые события, и в данном случае действующее законодательство также должно отвечать требованиям динамичности происходящих процессов.

Особенности правоприменительной практики ареста морских судов и обоснования морских требований

Арест морского судна имеет ряд особенностей, объяснимых рядом факторов: значительность стоимости судна; наличие потенциальных значительных убытков (содержание самого судна, его экипажа, оплата причальных и иных портовых сборов); возможность судна менять флаг, а следовательно, его юрисдикцию.

Кроме того, арест морского судна, принадлежащего иностранной компании, нередко является единственной возможностью обеспечения надлежащего исполнения судебного решения о взимании с нее денежной суммы. Помимо этого, следует учитывать, что суды страны, в которой был наложен арест, компетентны рассматривать дело по существу. Таким образом, арестом судна может быть решен вопрос о том, суд какого государства имеет право рассматривать спор [Педченко, Миронова, 2007].

В силу того, что нормы ст. 388 КТМ РФ выступают правами «прямого действия», отсутствие в Гражданском процессуальном кодексе РФ⁴ и Арбитражном процессуальном кодексе РФ⁵ специальных правил об аресте морских судов, как меры обеспечения иска, не является препятствием к принятию судом заявления об аресте.

Рассмотрим пример (п. 18 Информационного письма Президиума ВАС РФ от 13.08.2004 № 81).

Иностранная компания – собственник морского судна подала апелляционную жалобу об аресте морского судна в порядке принятия предварительных обеспечительных мер по требованию, возникшему из столкновения судна с другим судном, принадлежащим российскому лицу.

Компания указала, что определение вынесено с нарушением ч. 3 ст. 99 АПК РФ. Заявление об аресте судна подано в суд субъекта РФ, на территории которого находится морской торговый порт, куда зашло арестованное судно. Между тем место нахождения заявителя расположено на территории другого субъекта РФ, столкновение судов произошло в пределах акватории третьего субъекта Федерации, а само арестованное морское судно зарегистрировано в реестре иностранного государства, а поэтому местом его нахождения является

4 Далее – ГПК РФ.

5 Далее – АПК РФ.

это иностранное государство. Таким образом, по мнению иностранной компании, заявление об аресте судна рассмотрено и удовлетворено с нарушением норм ч. 3 ст. 99 АПК РФ.

Суд оставил жалобу без удовлетворения, указав, что по смыслу ч. 3 ст. 99 АПК РФ при определении подсудности судам заявлений о принятии предварительных обеспечительных мер под местом нахождения морского судна понимают не место их госрегистрации, а место их фактического нахождения.

В анализируемом случае фактическим местом нахождения судна являлся морской торговый порт, в который это судно зашло. Поэтому суд субъекта РФ, на территории которого расположен порт, компетентен рассмотреть и удовлетворить заявление об аресте иностранного судна.

В соответствии с положениями ч. 2 ст. 6 Конвенции 1952 г. все процедурные моменты, которые появляются в связи с арестом, регламентированы правовыми нормами того государства, где наложен арест или сделано заявление об этом. АПК РФ и ГПК РФ не включают в себя положения, которые бы отражали специфику такой обеспечительной меры, как арест морских судов. В определенной части положения ст. 99 АПК РФ предполагают возможность реализации такой предварительной обеспечительной меры, как арест судна. В частности, гл. 8 АПК РФ содержит общие моменты, которые следует применять, в том числе, и при аресте морских судов, но с обязательным учетом специальных особенностей главы XXIII КТМ РФ, в основу которых, соответственно, положены правила международного договора РФ – Конвенции 1952 г.

На основании п. 1 ст. 99 АПК РФ, арбитражный суд по заявлению организации или гражданина вправе принять предварительные обеспечительные меры, направленные на обеспечение имущественных интересов заявителя до предъявления иска. Заявление об обеспечении имущественных интересов подается в суд, в том числе, в отношении которого заявитель ходатайствует о принятии мер по обеспечению имущественных интересов. Открытый перечень требований к заявлению сосредоточен в п. 2 ст. 92 АПК РФ.

В п. 4 ст. 1 Конвенции 1952 г. под «лицом, имеющим требование» понимают лицо, заявляющее о наличии у него «морского требования». В силу того, что суд, который обеспечивает арест, чаще всего не обладает полномочиями в рассмотрении дела по существу, в таком случае лицо, требующее наложить арест, должно представить соответствующие доказательства.

Так, для наложения ареста на морское судно суд как минимум обязан установить: является ли требование «морским»; является ли лицо, предъявляющее требование, надлежащим; принадлежит ли судно, в отношении которого поставлен вопрос об аресте, лицу, которое может нести ответственность по морскому требованию, и т. п.

Для установления данных обстоятельств истец обязан представить соответствующие доказательства. Например, если возникновение ущерба вызвано столкновением морских судов, то стороне имеется необходимость в доказывании факта столкновения, а также при-

надлежность столкнувшихся морских судов; при спасании следует установить сам факт проведения спасательных мероприятий; при перевозке грузов необходимо предоставить документы: чартеры, коносаменты, накладные и др.; при снабжении судна – дисбурсментские счета; при причинении ущерба окружающей среде – доказательства, подтверждающие сам факт загрязнения окружающей среды конкретным морским судном, и т. д. [Иванов, 2009].

Доказательства о юридической ответственности судовладельца представляются в суд, который уполномочен рассматривать данное дело по существу вопроса.

Подсудность дел, связанных с «морскими требованиями»

Согласно нормам Закона РФ от 07.07.1993 г. № 5338-1 «О международном коммерческом арбитраже», в международный коммерческий арбитраж по соглашению сторон могут передаваться споры из договорных и иных гражданско-правовых отношений, возникающих при осуществлении внешнеторговых и иных видов международных экономических связей, если коммерческое предприятие хотя бы одной из спорящих сторон пребывает за границей.

Вопросы подсудности данного спора регламентируются в ряде международных конвенций. Так, Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. (Указ Президиума ВС СССР от 05.04.1983 г. № 9064-X) в ст. 17 устанавливает, в частности, возможность договориться сторонам о подчинении спора, в связи с возмещением ущерба (из-за возникшего морского происшествия) любой юрисдикции или арбитражу.

Кроме того, нормы о юрисдикции и арбитраже имеются и в Гамбургских правилах. Во многие коносаменты включается правило о рассмотрении спора в месте расположения главного офиса перевозчика. Аналогичные нормы включены во все чартеры.

Однако, невзирая на указанные нормы, морское судно может быть арестовано для получения обеспечения в любом другом месте. Ст. 7 Конвенции 1952 г. устанавливает ряд оснований, когда суд страны, где осуществлен обеспечительный арест, правомочен рассматривать дело по существу. Например, суд вправе разрешить спор, если по закону страны места морского ареста он является компетентным; если морское требование возникло в этой стране или относится к рейсу, в период которого применен морской арест; если требование связано со спасением или со столкновением судов и др.

В соответствии с положениями Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 20.11.2003 г. № 18 «О подсудности дел, вытекающих из морских требований», на основании пп. 2 и 4 и ч. 3 ст. 402 ГПК РФ суды РФ вправе рассматривать дела с участием иностранных лиц в случае, если ответчик имеет имущество, находящееся на территории РФ, а также дела, связанные с возмещением вреда, причиненного повреждением здоровья или смертью кормильца, вред причинен на территории России или истец имеет место жительства в России. Подсудность данных дел определяется по правилам гл. 3 ГПК РФ (ч. 1 ст. 402 ГПК РФ).

Исходя из изложенного выше, национальные суды могут разрешать дело по существу, также и по месту нахождения на территории России морского судна, зарегистрированного в реестре судов иностранного государства и плавающего под флагом РФ; зарегистрированного судна в государственном судовом реестре или судовой книге и временно переведенного под государственный флаг иностранного государства с правом пользования и владения иностранным фрахтователем; судна, имеющего национальность иностранного государства и плавающего под государственным флагом данного государства. При этом под местом нахождения судна в данном случае понимают его нахождение в морском торговом, рыбном и специализированном портах, расположенных на территории России.

Принимая во внимание значимость правовых проблем в исследуемой области, а также необходимость обеспечения членам экипажей морских судов реализации их права на судебную защиту, Пленум Верховного Суда РФ в своем Постановлении разъяснил, что данная область отношений основана не только на национальном законодательстве, но и на международном праве, в частности, Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, от 10.05.1952 г.

Излагая разъяснения, содержащиеся в Постановлении, Пленум исходил, кроме того, из положений ч. 4 ст. 15 Конституции РФ и ч. 2 ст. 1 ГПК РФ, согласно которым общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры России – составная часть ее правовой системы... и имеют приоритет над федеральными законами.

Анализируемые положения Пленума, как видно из его названия, относятся к делам, возникающим из так называемых «морских требований». В Постановлении приводится лишь их часть: о взыскании заработной платы, причитающейся капитану, лицам командного состава и другим членам экипажа; о компенсации взносов по социальному страхованию; о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью и др. (абз. 2 и 3 п. 1).

Вместе с этим следует принимать во внимание тот факт, что сам перечень «морских требований» значительно шире (п. 1 ст. 1 Конвенции 1952 г., ст. 389 КТМ РФ). Так, перечень морских требований, содержащийся в ст. 389 КТМ РФ, исчерпывающий.

Согласимся с мнением, что совмещение указанного «широкого» понятия с «исчерпывающим» перечнем на практике может вызывать некоторые трудности, поскольку позволяет их расширительно толковать, «при этом – не учитывало развития морского судоходства и появления новых требований, являвшихся точно морскими, но в перечень не попавших» [там же, 312].

Следует иметь в виду, что перечень, содержащийся в ст. 389 КТМ, соответствует ст. 1 Конвенции 1999 г., которую Россия не ратифицировала (а не Конвенции 1952 г.).

В соответствии с п. 1 ст. 1 Конвенции, морское требование означает любое требование, возникающее из одного или нескольких следующих обстоятельств: а) причинения убытков судном при столкновении или иным образом; б) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией и др. (всего 17 позиций).

КТМ РФ несколько расширяет этот перечень. В соответствии с положениями ст. 389 КТМ РФ, а также с учетом мнения Конституционного Суда России, высказанного 06.04.2004 г. (Постановление Конституционного Суда РФ № 7-П), морским требованием является любое требование: в связи с причинением ущерба при эксплуатации судна; причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна; осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании и др. (всего 22 позиции).

П. 5 ст. 388 КТМ РФ соответствует ст. 2 Конвенции 1952 г. и указывает на три категории прав государства, обладающих иммунитетом от главы XXIII КТМ РФ: а) права капитана морского порта (ст. 80); б) права администрации морского порта (ст. 81); в) права иных органов на арест судна и груза, предусмотренные законодательством РФ.

Для ареста морского судна могут применяться не только положения Конвенций 1952 и 1999 гг., но и Гаагские правила, Правила Висби, Гамбургские правила, ряд статей Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Конвенции об открытом море 1958 г. и др. Возникающие при таком аресте судов отношения носят полностью или в большей мере публично-правовой характер [Воробьев, 2005].

При реализации норм об аресте судна сложным является применение судом, наряду с общими процессуальными нормами, специального законодательства. В указанном смысле принципиальной является позиция Высшего Арбитражного Суда РФ, сформулированная еще в 2004 г. в Информационном письме Президиума от 13.08.2004 г. № 81 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации». В п. 15 данного документа отмечается: «Поскольку судно, об аресте которого в порядке принятия обеспечительных и предварительных обеспечительных мер ходатайствует заявитель, плавает под флагом государства – участника Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 года, арбитражный суд при принятии определения об аресте судна руководствовался правилами этой Конвенции».

Суд первой инстанции удовлетворил требование грузополучателя о наложении ареста на морское судно в порядке принятия предварительных обеспечительных мер по морскому требованию в связи с возникшими у грузополучателя требованиями, связанными с утратой перевозимого на судне груза, к перевозчику – иностранной компании – фрахтователю арестованного морского судна по договору бербоут-чартера.

Обоснование в принятии указанной обеспечительной меры связано с тем, что в противном случае при удовлетворении требования грузополучателя исполнение решения суда будет затруднено в силу того, что перевозчик не имеет никакого имущества в России. Жалоба не удовлетворена.

Суд апелляционной инстанции отметил, что Россия – участник Конвенции 1952 г., из п. 1 ст. 8 которой следует, что ее положения применяются к любому судну, плавающему под

флагом договаривающегося государства, в пределах юрисдикции любого договаривающегося государства.

Поскольку данное судно плавает под флагом государства – участника Конвенции, то суд, налагая арест, обязан был руководствоваться правилами АПК РФ в той мере, в какой иные правила этой Конвенцией не установлены. Таким образом, судом сделан вывод, что положения Конвенции подтверждают правомерность ареста упомянутого морского судна [Моторова, 2005].

Заключение

Изложенное позволяет сделать вывод, что действующее национальное законодательство, регламентирующее особенности ареста морских судов, представляет собой одно из первых, где предприняты попытки учесть сложившиеся мировые тенденции в данной области.

Область торгового мореплавания стремительно изменяется, реагируя на социально-экономические и политико-правовые события, и в данном случае действующее законодательство также должно отвечать требованиям динамичности происходящих процессов.

Сегодня перечень морских требований включает в себя все известные морские требования, которые не вызывают сомнений у большей части морского сообщества, однако время не стоит на месте, и изменения в скором времени возможны.

Перечень морских требований, содержащийся в ст. 389 КТМ РФ, – исчерпывающий: «судно может быть арестовано по любому требованию, возникающему в связи с наступлением определенных обстоятельств, при осуществлении морского судоходства». Сочетание такого достаточно широкого понятия с исчерпывающим перечнем вызывает определенные трудности, поскольку открывает возможность для расширительного толкования, при этом – не учитывает развитие морского судоходства и появление новых требований, являющихся точно морскими.

Следует иметь в виду, что перечень, содержащийся в ст. 389 КТМ, соответствует ст. 1 Конвенции 1999 г., которую Россия не ратифицировала (а не Конвенции 1952 г.).

В соответствии с п. 1 ст. 1 Конвенции, морское требование означает любое требование, возникающее из одного или нескольких следующих обстоятельств: а) причинения убытков судном при столкновении или иным образом; б) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией и др. (всего 17 позиций).

КТМ РФ расширяет этот перечень. В соответствии с положениями ст. 389 КТМ РФ, а также с учетом мнения Конституционного Суда России, высказанного 06.04.2004, морским требованием является любое требование: в связи с причинением ущерба при эксплуатации судна; причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна; осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании и др. (всего 22 позиции).

При реализации норм об аресте судна сложным является применение судом, наряду с общими процессуальными нормами, специального законодательства.

Надлежащее и безусловное обеспечение безопасности морского мореплавания выступает гораздо более важной задачей, чем простое исполнение «морских требований» посредством морского ареста судов. В связи с этим важно создание дополнительного правового механизма, гарантирующего надежность международного мореплавания.

Полагаем, что помимо ареста и задержания судов дополнительным правовым механизмом могло бы быть предоставление истцам права на морской залог на судно по 12 морским требованиям из 22 требований, указанных в ст. 1 Конвенции 1999 г., поскольку эти 12 требований связаны с обеспечением безопасности международного мореплавания.

Таким образом, можно сделать вывод, что арест морского судна разрешен исключительно в интересах обеспечения морских требований. Следует в этой связи указать на необходимость унификации морских требований, содержащихся в национальных законодательных актах, перечню морских требований, закрепленному в Конвенциях 1952 г. и 1999 г.

Библиография

1. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 23.06.2016): принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 14.06.2002: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 10.07.2002. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37800/
2. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. (PAL): заключена в г. Афины 13.12.1974 // Ведомости ВС СССР. 1983. № 38. Ст. 570.
3. Воробьев В.А. Международно-правовые проблемы ареста и задержания морских судов: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. 31 с.
4. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 14.11.2002 № 138-ФЗ (ред. от 02.03.2016): принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 23.10.2002: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 30.10.2002. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_39570/
5. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.
6. Каргополов С.Г., Сидорук А.А. Три подхода к аресту морских судов по морским требованиям // Российский судья. 2002. № 6. С. 13-21.
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 03.07.2016): принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 31.03.1999: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 22.04.1999. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/

8. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 34. Ст. 4429.
9. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов: заключена в г. Гамбурге 31.03.1978 (вместе со «Статусом Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года» (Гамбург, 31.03.1978)) // Закон. 2000. № 6.
10. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 31. Ст. 4398.
11. Международная конвенция об аресте судов 1999 г.: заключена в г. Женеве 12.03.1999. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902114194>
12. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов: заключена в г. Брюсселе 10.05.1952 // Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1973. Т. II. С. 191-200.
13. Моторова О.Ю. Актуальные аспекты применения норм международного права в российской практике // Российский юридический журнал. 2005. № 3. С. 83-87.
14. О международном коммерческом арбитраже: закон Рос. Федерации от 07.07.1993 № 5338-1 (ред. от 29.12.2015). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2303/
15. О подсудности дел, вытекающих из морских требований: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 20.11.2003 № 18 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2004. № 1.
16. О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов: федер. закон Рос. Федерации от 06.01.1999 № 13-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 04.12.1998: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 23.12.1998 // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 2. Ст. 240.
17. О присоединении СССР к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года: указ Президиума ВС СССР от 05.04.1983 № 9064-X // Ведомости ВС СССР. 1983. № 15. Ст. 222.
18. Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации: информационное письмо Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 13.08.2004 № 81 // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. 2004. № 10.
19. Педченко О.М., Миронова И.В. Особенности ареста морского судна // Арбитражные споры. 2007. № 3. С. 113-120.
20. По делу о проверке конституционности положений пункта 2 статьи 87 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и Постановления Правительства Российской Федерации от 17.07.2001 № 538 «О деятельности негосударственных организа-

ций по лоцманской проводке судов» в связи с жалобой международной общественной организации «Ассоциация морских лоцманов России» и автономной некоммерческой организации «Общество морских лоцманов Санкт-Петербурга»: постановление Конституционного Суда РФ от 06.04.2004 № 7-П // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 15. Ст. 1519.

21. Ульянова М.Ю. Арест судов как форма обеспечения иска // Экономическое правосудие на Дальнем Востоке России. 2008. № 6. URL: <http://base.garant.ru/5643167/>

Peculiarities of making "maritime claims" during the arrest of vessels

Natal'ya Y. Rasheva

PhD in Law,
Head of the Department of civil and corporate law,
Murmansk State Technical University,
183032, 38-51 Kolsky ave., Murmansk, Russian Federation;
e-mail: anyta_us@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the variety of complex legal issues that may arise during the arrest of the vessel. The author touches upon problems of the law enforcement practice of making maritime claims, legal analysis of the main regulatory legal acts and peculiarities regulating maritime claims in the Russian and foreign legal systems. The problem of determining legal norms arose due to the accession of our country to the 1952 Convention "On the unification of certain rules on the arrest of vessels". Moreover, the basic regulations governing navigation mode were adopted long ago and they need to be amended and changed. The author points out that in today's conditions the Russian regulatory framework acts as an updated national legislation as it takes into account international trends in the development of the legal framework in this area. The author of the article stresses that the area of merchant shipping is changing rapidly due to socio-economic, political and legal development. Therefore, the existing legislation must also meet the requirements of these dynamic processes. In conclusion the author states that the arrest of a vessel is allowed only in the interests of maritime claims. So, it is necessary to unify maritime claims of national legislation and maritime claims of 1952 and 1999 Conventions.

For citation

Rasheva N.Yu. (2016) Nekotorye osobennosti pred'yavleniya "morskikh trebovaniy" pri areste morskikh sudov [Peculiarities of making "maritime claims" during the arrest of vessels]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 7, pp. 124-139.

Keywords

Arresting a vessel, 1952 Convention "On the unification of certain rules on the arrest of vessels", marine claims, safety of navigation, vessel detention, foreign ships.

References

1. Afinskaya konventsia o perevozke morem passazhirov i ikh bagazha 1974 g. (PAL): zaklyuchena v g. Afiny 13.12.1974 [Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea (PAL 1974): adopted in Athens on December 13, 1974] (1983). *Vedomosti VS SSSR (St. 570)* [Bulletin of the Supreme Soviet of the USSR (Art. 570)], 38.
2. *Arbitrazhnyi protsessual'nyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 24.07.2002 № 95-FZ (red. ot 23.06.2016): prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 14.06.2002: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 10.07.2002* [Commercial Procedure Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 95-FZ of July 24, 2002 (as amended on June 23, 2016)]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37800/ [Accessed 30/06/16].
3. *Grazhdanskii protsessual'nyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 14.11.2002 № 138-FZ (red. ot 02.03.2016): prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 23.10.2002: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 30.10.2002* [Civil Procedural Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 138-FZ of November 14, 2002 (as amended on March 2, 2016)]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_39570/ [Accessed 28/06/16].
4. Ivanov G.G. (2009) *Pravovoe regulirovanie morskogo sudokhodstva v Rossiiskoi Federatsii* [Legal regulation of maritime traffic in the Russian Federation]. Moscow: Morskoe vesti Rossii Publ.
5. Kargopolov S.G., Sidoruk A.A. (2002) Tri podkhoda k arestu morskikh sudov po morskim trebovaniyam [Three approaches to the arrest of vessels on maritime claims]. *Rossiiskii sud'ya* [Russian judge], 6, pp. 13-21.
6. *Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 30.04.1999 № 81-FZ (red. ot 03.07.2016): prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 31.03.1999: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 22.04.1999* [Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 81-FZ

- of April 30, 1999 (as amended on July 3, 2016)]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ [Accessed 04/07/16].
7. Konstitutsiya Rossiiskoi Federatsii: prinyata vsenarodnym golosovaniem 12.12.1993 (s uchetom popravok, vnesennykh Zakonami RF o popravkakh k Konstitutsii RF ot 30.12.2008 № 6-FKZ, ot 30.12.2008 № 7-FKZ, ot 05.02.2014 № 2-FKZ, ot 21.07.2014 № 11-FKZ) [Constitution of the Russian Federation: adopted by popular vote on December 12, 1993] (2014). *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii (St. 4398)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 4398)], 31.
 8. Konventsiya 2006 goda o trude v morskome sudokhodstve (MLC) [Maritime Labor Convention 2006 (MLC)] (2013). *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii (St. 4429)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 4429)], 34.
 9. Konventsiya Organizatsii Ob"edinennykh Natsii o morskoi perevozke gruzov: zaklyuchena v g. Gamburg 31.03.1978 (vmeste so "Statusom Konventsii Organizatsii Ob"edinennykh Natsii o morskoi perevozke gruzov 1978 goda" (Gamburg, 31.03.1978)) [United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea: adopted in Hamburg on March 31, 1978 (together with the "Statute of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978" (Hamburg, March 31, 1978))] (2000). *Zakon* [Law], 6.
 10. *Mezhdunarodnaya konventsiya ob areste sudov 1999 g.: zaklyuchena v g. Zheneve 12.03.1999* [International Convention on Arrest of Ships 1999: adopted in Geneva on March 12, 1999]. Available at: <http://docs.cntd.ru/document/902114194> [Accessed 27/06/16].
 11. *Mezhdunarodnaya konventsiya ob unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya aresta morskikh sudov: zaklyuchena v g. Bryussele 10.05.1952* [1952 International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships: adopted in Brussels on May 10, 1952] (1973). In: *Registr tekstov mezhdunarodnykh konventsii i drugikh dokumentov, kasayushchikhsya prava mezhdunarodnoi trgovli* [The register of the texts of international conventions and other instruments relating to international trade law], Vol. II. New-York: United Nations, pp. 191-200.
 12. Motorova O.Yu. (2005) Aktual'nye aspekty primeneniya norm mezhdunarodnogo prava v rossiiskoi praktike [Topical aspects of the application of the norms of international law in the Russian practice]. *Rossiiskii yuridicheskii zhurnal* [Russian law journal], 3, pp. 83-87.
 13. *O mezhdunarodnom kommercheskom arbitrazhe: zakon Ros. Federatsii ot 07.07.1993 № 5338-1 (red. ot 29.12.2015)* [On international commercial arbitration: Federal Law of the Russian Federation No. 5338-1 of July 7, 1993 (as amended on December 29, 2015)]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2303/ [Accessed 28/06/16].
 14. O podsudnosti del, vytekayushchikh iz morskikh trebovaniy: postanovlenie Plenuma Verkhovnogo Suda RF ot 20.11.2003 № 18 [On jurisdiction over cases arising from maritime claims: Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 18 of

- November 20, 2003] (2004). *Byulleten' Verkhovnogo Suda RF* [Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation], 1.
15. O prisoedinenii Rossiiskoi Federatsii k Mezhdunarodnoi konventsii ob unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya aresta morskikh sudov: feder. zakon Ros. Federatsii ot 06.01.1999 № 13-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 04.12.1998: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 23.12.1998 [On the accession of the Russian Federation to the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships: Federal Law of the Russian Federation No. 13-FZ of January 6, 1999] (1999). *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii (St. 240)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 240)], 2.
 16. O prisoedinenii SSSR k Afinskoj konventsii o perezovke morem passazhirov i ikh bagazha 1974 goda: ukaz Prezidiuma VS SSSR ot 05.04.1983 № 9064-X [On the accession of the Soviet Union to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea (PAL 1974): Order of the Presidium of the USSR Supreme Soviet No. 9064-X of April 5, 1983] (1983). *Vedomosti VS SSSR (St. 222)* [Bulletin of the Supreme Soviet of the USSR (Art. 222)], 15.
 17. Obzor praktiki primeneniya arbitrazhnymi sudami Kodeksa torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii: informatsionnoe pis'mo Prezidiuma Vysshego Arbitrazhnogo Suda RF ot 13.08.2004 № 81 [A review of the practice of commercial courts of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Information Letter of the Presidium of the Supreme Commercial Court of the Russian Federation No. 81 of August 13, 2004] (2004). *Vestnik Vysshego Arbitrazhnogo Suda RF* [Bulletin of the Supreme Commercial Court of the Russian Federation], 10.
 18. Pedchenko O.M., Mironova I.V. (2007) Osobennosti aresta morskogo sudna [Features of the arrest of a vessel]. *Arbitrazhnye spory* [Commercial disputes], 3, pp. 113-120.
 19. Po delu o proverke konstitutsionnosti polozhenii punkta 2 stat'i 87 Kodeksa torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii i Postanovleniya Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 17.07.2001 № 538 "O deyatel'nosti negosudarstvennykh organizatsii po lotsmanskoj provodke sudov" v svyazi s zhaloboi mezhdunarodnoi obshchestvennoi organizatsii "Assotsiatsiya morskikh lotsmanov Rossii" i avtonomnoi nekommercheskoj organizatsii "Obshchestvo morskikh lotsmanov Sankt-Peterburga": postanovlenie Konstitutsionnogo Suda RF ot 06.04.2004 № 7-P [On the case of checking the constitutionality of the provisions of Item 2 of Article 87 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and Decree of the Russian Federation No. 538 of July 17, 2001 "On the activity of non-governmental organizations relating to pilotage" in connection with the complaint of the international public organization "Association of Maritime Pilots of Russia" and the independent non-profit organization "St. Petersburg Society of Maritime Pilots": Resolution of the Constitutional Court of the Russian Federation of No. 7-P of April 6, 2004] (2004). *Sobranie*

-
- zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii (St. 1519)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 1519)], 15.
20. Ul'yanova M.Yu. (2008) Arest sudov kak forma obespecheniya iska [The arrest of vessels as a form of securing a claim]. *Ekonomicheskoe pravosudie na Dal'nem Vostoke Rossii* [Economic justice in the Far East of Russia], 6. Available at: <http://base.garant.ru/5643167/> [Accessed 18/06/16].
21. Vorob'ev V.A. (2005) *Mezhdunarodno-pravovye problemy aresta i zaderzhaniya morskikh sudov. Dokt. Diss.* [International legal problems of the arrest and detention of vessels. Doct. Diss.] Moscow.