

УДК 341

Некоторые особенности ареста морских судов¹

Рашева Наталья Юрьевна

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

Аннотация

Морская промышленность, наиболее осложненная иностранным элементом сфер жизнедеятельности человека, соединяет хозяйствующих субъектов разных стран мира – представителей самых разных правовых систем и правопорядков, что является решающим фактором для отнесения их правоотношений к предмету регулирования международного права. 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 унифицированных стандартов, регламентирующих вопросы разрешения возникающих споров, в связи с арестом морских судов. Однако законодательство России в этой части по-прежнему неоднозначно и существенно отличается от законодательства других стран, что не способствует его надлежащему развитию и эффективной правоприменительной практике. Исследование посвящено многообразию сложных правовых вопросов, возникающих при аресте судна, проблемам правоприменительной практики, правовому анализу основных нормативных правовых актов, регламентирующих арест морских судов в российском и зарубежном правопорядках. Автором отмечается, 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 года в урегулировании данных отношений, а также выявление особенностей ее внедрения в национальное право России. Проблемы правового регулирования ареста морских судов, которые представлены в настоящем исследовании, составляют лишь небольшую часть сложных правоотношений, сложившихся на стыке норм международного и национального права.

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

Для цитирования в научных исследованиях

Рашева Н.Ю. Некоторые особенности ареста морских судов // Вопросы российского и международного права. 2016. № 8. С. 115-130.

Ключевые слова

Арест судна, Конвенция «Об унификации некоторых правил по аресту морских судов» (1952), торговое мореплавание, безопасность мореплавания, задержание судна, иностранные морские суда.

Введение

Стабилизация и развитие экономических отношений напрямую связаны с развитием торгового мореплавания. Морской транспорт в первую очередь связан с обеспечением значительной части международных связей Российской Федерации. К сожалению, в нашей стране он развит недостаточно, так как базовые экономические государственные центры отдалены от морского побережья [Транспорт в цифрах, www]. Серьезной проблемой является устаревший флот страны.

Значимый морской бассейн по своему грузовому обороту – Дальневосточные порты (в частности, Владивосток и Находка). Далее значится Северный бассейн (незамерзающий порт Мурманск и Архангельск, который являются и морским, и речным). На третьем месте – Балтийский бассейн (порт Санкт-Петербург и Калининград) [Водный транспорт, www].

В «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года» в числе приоритетных задач названа задача по повышению конкурентоспособности российского торгового флота на международном фрахтовом рынке и эффективности его использования в различных морских пространствах. Но, поскольку морская промышленность – одна из наиболее осложненных иностранным элементом сфер жизнедеятельности человека, то и отношения, связанные с ее осуществлением, как правило, соединяют хозяйствующих субъектов разных стран мира. Как правило, они выступают представителями самых разных правовых систем и правовых порядков, что в свою очередь является решающим фактором для отнесения их правоотношений к предмету регулирования международного права. По этой причине правоотношения, возникающие в области торгового мореплавания, в том числе осложненные иностранным элементом, представляются актуальными на современном этапе.

Безопасность морского судоходства играет важную роль в предупреждении эксплуатации морских судов, где обнаружены значительные нарушения международных правил безопасности судоходства (так называемых «немореходных судов»). Данные нормы безопасности находятся в тексте международных конвенций и соглашений, положения которых носят обязательный характер. На реализацию указанных положений нацелен институт ареста морских судов, как часть морских правоотношений.

Арест морского судна – особый институт международного права, предусматривающий возможность морского судна беспрепятственно который должен учитывать такие особенности торгового мореплавания, как способность судна свободно перемещаться из одной юрисдикции в другую, а также правовую природу морского судна. Исходя из важности вопроса, каждое прибрежное государство имеет собственные нормы, регламентирующие вопросы, связанные с арестом морских судов.

В связи с присоединением нашего государства (№ 13-ФЗ) к Конвенции 1952 года «Об унификации некоторых правил по аресту морских судов» (далее – Конвенция 1952 г.) возникла проблема определения норм права, подлежащего применению. Помимо этого, базовые нормативные акты, регламентирующие режим мореплавания приняты относительно уже давно и безотлагательно требуют внесения в них дополнений и изменений. Сегодня имеется необходимость раскрыть и показать значение Конвенции 1952 года, раскрыть особенности ее внедрения в национальное право России.

Нормативные акты, регламентирующие арест судна

Проблема осуществления процесса ареста морских судов всегда имела большое значение для всех участников морской торговли. Первым международным нормативным актом в этой сфере деятельности стала Международная конвенция «Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов» (Брюссель, 1952 г.). Развитие международных отношений в сфере мореходства вызвало необходимость унифицировать действия и правоотношения по аресту морских иностранных судов. Процесс исследования правовых проблем в области торгового мореплавания, в том числе по вопросам наложения арестов на морские суда, был актуален на протяжении длительного периода. Нередкими были случаи наложения ареста с нарушением норм и правил указанной выше Конвенции. Нередко это объяснялось разногласием между Конвенцией «Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов» и законодательством разных государств.

Отметим, что наше государство присоединилась к Брюссельской конвенции с определенным перечнем оговорок. Так, Россия оставила за собой право не применять правила Конвенции 1952 года в отношении судов, которые находятся в собственности государства либо их эксплуатация осуществляется непосредственно государством, а также при условии их использования исключительно в некоммерческих целях, т. е. военных, военно-вспомогательных и других судов, находящихся в собственности государства. Присоединяясь к Конвенции 1952 года, Российская Федерация согласно Федеральному закону от 06.01.1999 г. №13-ФЗ и пункту «Ь» ст. 10 Конвенции 1952 года оставила за собой право не применять пункт 1 ст. 3 Конвенции к аресту судна в пределах юрисдикции Российской Федерации по требованиям, указанным в подпункте «q» пункта 1 ст. 1 Конвенции («всякая морская ипотека и залог»).

Важную роль в контексте анализируемых нормативных актов играют так называемые «Гамбургские Правила» – Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (1978 г.)*, Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (1982 г.), Конвенция Организации Объединенных Наций об аресте судов (1999 г.) (далее – Конвенция 1999 г.)*, Конвенция Международной организации труда № 186 «О труде в морском судоходстве 2006 года»*².

Так, из правового анализа содержания международных документов, регламентирующих арест морских судов 1952 г. и 1999 г. следует, что в разных государствах в отношениях, связанных с арестом морских судов, применяются различные правовые основания; в свете увеличения круга морских требований, отраженных в Конвенции 1999 г., имеют место отличия в требованиях [Воробьев, 2005, 3]. Проблема выработки единообразных подходов, связанных с арестом морских судов, впервые решена 10 мая 1952 г. с принятием в Брюсселе Международной Конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов. Документ вступил в силу 24.02.1956 и ее участниками выступили более 50 государств. До 1999 г. ни СССР, ни Россия не становились участниками Конвенции, что в атмосфере политических разногласий оказывало отрицательное влияние на становление и развитие правовых основ ареста морских судов в международном праве. Ситуация изменилась 06.01.1999, когда Российская Федерация присоединилась к Конвенции 1952 г., получив возможность ареста иностранных морских судов, с целью надлежащего обеспечения и установления юрисдикции России для разрешения споров, связанных с арестом морских судов.

Вступление России в рассматриваемую Конвенцию 1952 г. явилось своего рода новшеством для права Российской Федерации, в связи с необходимостью реализации норм, регламентирующих арест морских судов [Каргополов, Сидорук, 2002, 15]. Основанием к постановке проблемы и ее разрешению в российском праве послужило также принятие Постановления Совета Федерации РФ о Федеральном законе «О присоединении Российской Федерации к Международной Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г.» и принятие в марте 1999 г. Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ). В совокупности в указанных нормативных актах решались проблемы правового регулирования ареста морских судов, в части надлежащего обеспечения оспариваемых требований по морским спорам. Кроме того, в них были привнесены новшества в рассматриваемой нами области национального права. Под воздействием Конвенции 1952 г. был дополнен главой XXIII «Арест судна» КТМ РФ, которой не было в Кодексе СССР 1968 года. Это нововведение возможно рассматривать как позитивный итог в развитии правовых основ в регулировании торгового судоходства в нашей стране.

Сложившаяся правоприменительная практика делает первые шаги апробации норм КТМ РФ в части выхода из ряда проблем, связанных с арестом морского судна, формируя и накапливая тем самым российскую практику в этом направлении. Согласимся с мнением,

² Участником Конвенций, обозначенных (*), Россия не является.

что сегодня задача состоит в том, чтобы состыковать положения норм Гражданского процессуального кодекса РФ в этой части с морскими требованиями Международной Конвенции 1952 г. [Каргополов, Сидорук, 2002, 16].

Смежным с институтом ареста морских судов является институт морского залога (ипотеки), регламентированного Международной конвенцией о морских залогах от 06.05.1993 № 184-ФЗ, которая в России вступила в силу с 05.09.2004. Документ закрепляет виды требований к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна, которые обеспечиваются морским залогом в отношении пяти видов судов (пункт 1, ст. 4). Сущность морской ипотеки заключается в том, что кредитору (ипотекодержателю) предоставлено приоритетное перед другими кредиторами право (за исключениями, установленными законом) на удовлетворение требований к должнику за счет обремененного ипотекой морского судна [Жорник, 2013, 88].

Пункт 2 ст. 4 Конвенции № 184-ФЗ предусматривает, в частности, что морской залог не может быть установлен в отношении судна для обеспечения требований, вытекающих из гражданских правонарушений, связанных с нанесением материального ущерба или вреда в процессе эксплуатации судна, за исключением утраты или повреждения груза, контейнеров или багажа пассажиров, перевозимых на судне, которые вытекают из или возникают в результате:

1. ущерба в связи с перевозкой нефти или других опасных или вредных веществ морем, компенсация за который выплачивается предъявителям требований в соответствии с международными конвенциями или национальным законодательством, предусматривающими ответственность и обязательное страхование или другие средства обеспечения требований;

2. радиоактивных свойств или комбинации радиоактивных свойств с токсичными, взрывчатыми или другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов или отходов.

В предусмотренных случаях обе Конвенции устанавливают возможность ареста судна.

Учитывая изложенное, согласимся с мнением о нецелесообразности присоединения России к Брюссельской конвенции [Хлестова, 2008, 122] и сделаем 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.

Иммунитет иностранного государства, безопасность мореплавания и арест морских судов

По мнению ученых, арест собственности РФ напрямую связан с категорией иммунитета иностранного государства [Хлестова, 2008, 117]. Различают две теории: абсолютного и функционального иммунитета. В соответствии с первой теорией, иностранное государство

пользуется иммунитетом, за исключением, когда его уполномоченные выразили от него отказ. Согласно второй теории, государство пользуется им лишь в тех случаях, когда оно обеспечивает функционирование деятельности по обеспечению независимой власти [Хлестова, 2008, 117].

На современном этапе идет процесс переоценки ряда сложившихся правовых институтов, к числу которых относится доктрина государственного иммунитета как основополагающего принципа международного права, согласно которому все государства равны между собой. В свете данного правила, государству не могут быть предъявлены требования в судах иностранного государства за действия, связанные с исполнением властных полномочий (*jure imperii*). Иммунитет, основанный на независимости и суверенном характере властных полномочий государства, отражен в доктрине абсолютного иммунитета.

В России отношения, связанные с применением Российской Федерацией юрисдикционных иммунитетов иностранного государства и его имущества, регламентированы Федеральным законом от 03.11.2015 № 297-ФЗ «О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации». В пункте 2 ст. 1 указанного закона отмечается, что иностранное государство пользуется в отношении себя и своего имущества юрисдикционными иммунитетами с учетом положений настоящего Федерального закона. Важную роль в исследуемом вопросе играет Конвенция ООН о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности, принятая 02.12.2004 Генеральной Ассамблеей ООН, Резолюция № 59/38 (Конвенция Организации Объединенных Наций о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности, 2004; «О подписании Конвенции Организации Объединенных Наций о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности», 2006). Указанный документ основан в полной мере на теории функционального иммунитета иностранного государства и включает в себя положения, регламентирующие случаи, исключения, когда иностранное государство может воспользоваться принадлежащим ему иммунитетом.

Конвенция – результат длительной работы Организации Объединенных Наций и ее можно представить как компромисс, достигнутый в результате усилий, предпринятых международным сообществом. В ней отражены тенденции развития международных отношений, направленных на ограничение случаев, когда иностранное государство пользуется иммунитетом. Согласимся с мнением, что «она представляет собой кодификацию международно-правового регулирования юрисдикционных иммунитетов государств» [Fox, 2006, 402]. Уже сегодня положения Конвенции используются государствами в качестве обычных норм международного права.

Как правило, арест морского судна преследует цель получения от должника достаточных гарантий или другого обеспечения надлежащего исполнения судебного решения по спору в части заявленного морского требования. В случае если морское судно будет арестовано, то судебное решение, связанное с удовлетворением требований кредитора, станет исполняться

согласно общим нормам об исполнительном производстве и требование в этом случае может быть удовлетворено за счет иного имущества должника, в первую очередь денежных средств должника. При этом арестом важно не нарушить права и интересы собственника судна или фрахтователя по бербоут-чартеру как лиц, ответственных по морскому требованию. Кроме того, арест предполагает запрет неограниченному кругу лиц на распоряжение арестованным имуществом ответчика и закрепляет безусловную обязанность каждого из них, включая самого ответчика, по соблюдению такого запрета. Содержание ареста включает в себя в том числе запрет распоряжаться имуществом, ограничение права пользования имуществом или изъятие имущества, а также совершение действий по задержанию или ограничению в передвижении судна. Арест судна означает его задержание или ограничение в передвижении, однако он не влечет за собой запрета на распоряжение имуществом, находящимся на судне, в том числе спорным топливом.

В рамках морского права арест судна – это принудительное задержание судна или груза на основании судебного решения с целью заставить должника выдать требуемое истцом обеспечение [Брылев, 2012, 15]. Поэтому нередко посредством применения ареста предпринимают попытку обеспечения в применении к конкретному исковому требованию юрисдикцию конкретного иностранного государства. Здесь прослеживается значительное отличие от ареста обычного имущества и обеспечения исковых требований в виде ареста по заявленным морским требованиям. Второе такое обеспечение закон связывает с выбором судебной юрисдикции истца или ответчика, а также юрисдикции третьих государств [Каргополов, Сидорук, 2002, 17].

Важно учитывать, что арест судна может заключаться в запрете перемещать судно за пределы Российской Федерации, но с возможностью использовать для обеспечения ледовой проводки судов, идущих в порты пределы Российской Федерации, и запрете администрации морского порта производить регистрацию изменения права собственности судна и регистрировать изменения порта его регистрации. Согласно пункту 1 ст. 388 КТМ РФ арест морского судна, то есть «любое задержание или ограничение в передвижении во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Федерации, осуществляемые на основании постановления суда, арбитражного суда или уполномоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования, как оно определено в ст. 389 настоящего Кодекса, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда, арбитражного суда или третейского суда, вступившего в законную силу». Этим судом выступает Морская арбитражная комиссия, действующая при Торгово-промышленной палате РФ (Закон РФ от 07.06.1993 № 5338-1 с приложениями).

В соответствии с положениями абзаца 2 ст. 6 Конвенции 1952 г., правила процедуры, касающейся ареста судна, а также все процессуальные вопросы, возникающие в связи с арестом, регулируются законом Договаривающегося государства, в котором арест был наложен или сделано заявление о наложении ареста. При аресте судна под флагом Российской Федерации

резидентом Российской Федерации положения Конвенции 1952 года не применяются, а в силу пункта 4 ст. 8 Конвенции применяются положения национального законодательства. Кроме того, арест может быть произведен судом в порядке принятия обеспечительных мер только по морскому требованию, наличие которого должно быть обосновано лицом, ходатайствующим об аресте судна [Обзор практики, 2004, 78]. Любые иные суда тоже могут быть арестованы, если в момент начала процедуры, связанной с их арестом, они находятся в собственности лица, которое является ответственным по морскому требованию и являлось в момент возникновения требования собственником судна, в отношении которого морское требование возникло, либо фрахтователем по бербоут-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру такого судна. Данное положение не применяется к требованию, касающемуся права собственности на судно или владения им [Гайфутдинова, 2015, 211].

Арест морского судна зависит от наличия морского требования [Обзор практики, 2004, 81, п. 17], которое в свою очередь взаимосвязано либо с самим судном, его эксплуатацией, либо с зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера.

Конвенция ООН «Об аресте судов» 1999 года

Рассмотрим вопрос о необходимости присоединения России к Конвенции об аресте судов 1999 г., которая очень важна в исследуемой области. Документ обобщил уже имеющийся опыт правоприменения Конвенции 1952 года, унифицировав ряд международных норм, отразив основные современные направления развития законодательства, касающегося ареста морских судов (отметим, что Россия в ней не участвует). В частности, в ней обновлены некоторые важные морские требования: ущерб, причиненный судном окружающей среде, побережью или связанным с ними интересам, либо угроза причинения такого ущерба; расходы в отношении подъема, удаления, восстановления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто и др. Ее нормы не затрагивают каких-либо прав или полномочий, которыми наделены правительство или публичные, либо портовые власти в соответствии с любой международной конвенцией или любым национальным законом или правилами, задерживать или иным образом препятствовать отходу любого судна в пределах их юрисдикции. Кроме того, положения указанного документа не относятся и к применению международных конвенций, предусматривающих ограничение ответственности, или национального законодательства, вводящего их в действие, в государстве, в котором налагается арест.

Согласимся с мнением, что Конвенция 1999 года является более современным международным нормативно-правовым документом, регулирующим порядок ареста морских судов. Она включила в себя весь опыт долгих лет применения Брюссельской конвенции, обобщила практику разрешения споров между государствами. Ее разработчики предприняли вполне успешную

попытку отразить в ней все современные тенденции в отношении ареста морских судов [Полит, 2012]. В настоящий момент Конвенция 1999 года остается открытой для присоединения к ней.

Таким образом, можно сделать вывод, что Конвенция 1999 года соблюдает баланс интересов всех участников морского предприятия, а также учитывает различные правовые подходы к аресту судов, существующие в разных государствах. Присоединение России к данной Конвенции рекомендательно.

Заключение

Арест морских судов – актуальная, требующая дальнейшего правового анализа тема, представляющая интерес, как для теоретического осмысления, так и для практического применения. Проблемы правового регулирования ареста морских судов, которые представлены в настоящем исследовании, составляют лишь небольшую часть сложных правоотношений, сложившихся на стыке норм международного и национального права.

Проблема ареста морских судов всегда имела важное значение для всех участников морской торговли. Первым международным нормативным актом в этой сфере деятельности стала Международная конвенция «Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов» (Брюссель, 1952 г.)

Изложенное в работе позволяет сделать вывод, что развитие отечественного и международного законодательства об аресте морских судов имеет давнюю историю. Российская Федерация присоединилась к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, только в 1999 году, когда уже был подготовлен проект новой Международной конвенции об аресте судов, учитывающий практику применения Конвенции 1952 г., принятой 12.03.1999, и в главе XXIII, которая базируется на Конвенции 1952 г., были использованы новеллы Конвенции 1999 г. (последняя, для России не вступила в силу).

Весьма важной для России является Конвенция 1999 года, которая соблюдает баланс интересов всех участников морского предприятия, а также учитывает различные правовые подходы к аресту судов, существующие в разных государствах. Нашему государству возможно рекомендовать присоединиться к данной Конвенции.

Библиография

1. Брылев А.А. Арест морских судов в торговом мореплавании. Одесса: Феникс, 2012. 276 с.
2. Водный транспорт // Grandars.ru. URL: <http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/vodnyy-transport.html>
3. Воробьев В.А. Международно-правовые проблемы ареста и задержания морских судов: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М.: МГЮА, 2005. 31 с.

4. Гайфутдинова Р.З. Обращение взыскания на недвижимое имущество в исполнительном производстве // Вестник гражданского процесса. 2015. № 1. С. 188-216.
5. Жорник И.В. Международно-правовая унификация норм об ипотеке морских судов и пути разрешения конфликта квалификации в связи с их применением // Юридическая наука. 2013. № 1. С. 88-93.
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 (в ред. от 13.06.2015): принят Гос. Думой 31.03.1999: одобрен Советом Федерации 22.04.1999 // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
8. Кодекс торгового мореплавания СССР: закон СССР: утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17.09.1968: утратил силу на территории Рос. Федерации с принятием Кодекса торгового мореплавания Рос. Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ // Свод законов СССР. Т. 8. С. 123.
9. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (по состоянию на 17.05.2016): принята 31.03.1978 в г. Гамбурге: вступила в силу 01.11.1992. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3826/
10. Конвенция Организации Объединенных Наций о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности (с «Толкованиями в отношении определенных положений Конвенции»): принята резолюцией 59/38 Генеральной Ассамблеи от 02.12.2004: документ в силу не вступил. URL: <http://www.consultant.ru/cons/CGI/online.cgi?req=doc&base=INT&n=32546#0>
11. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (с изм. от 23.07.1994): принята 10.12.1982 в г. Монтего-Бее // Собрание законодательства РФ. 1997. № 9. Ст. 1013.
12. Международная конвенция об аресте судов 1999 года: принята 12.03.1999 в г. Женеве: вступила в силу с 14.09.2011. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=13981
13. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов: принята 10.05.1952 в г. Брюсселе // Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли. Нью-Йорк: ООН, 1973. Т. II. С. 191-200.
14. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года: утверждена Президентом Рос. Федерации 27.07.2001. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/
15. О международном коммерческом арбитраже (с «Положением о Международном коммерческом арбитражном суде при Торгово-промышленной палате Российской Федерации», «Положением о Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации») (ред. от 03.12.2008): закон Рос. Федерации от 07.06.1993 № 5338-1 // Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 32. Ст. 1240.

16. О морских залогах и ипотеках 1993 года: международная конвенция: принята 06.05.1993 в г. Женеве // Собрание законодательства РФ. 2004. № 43. Ст. 4170.
17. О подписании Конвенции Организации Объединенных Наций о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27.10.2006 № 1487-р // Собрание законодательства РФ. 2006. № 45. Ст. 4720.
18. О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года: федер. закон Рос. Федерации от 17.12.1998 № 184-ФЗ: принят Гос. Думой 13.11.1998: одобрен Советом Федерации 02.12.1998 // Собрание законодательства РФ. 1998. № 51. Ст. 6266.
19. 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 04.12.1998: одобрен Советом Федерации 23.12.1998 // Собрание законодательства РФ. 1999. № 2. Ст. 240.
20. О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву: федер. закон Рос. Федерации от 26.02.1997 № 30-ФЗ: принят Гос. Думой 22.01.1997: одобрен Советом Федерации 12.02.1997 // Собрание законодательства РФ. № 48. 1997. Ст. 5493.
21. О труде в морском судоходстве: конвенция КТМС МОТ № 186 2006 года: принята на 94-й сессии Генеральной конференции Международной организации труда 23.02.2006: вступила в силу 20.08.2013 // Собрание законодательства РФ. 2013. № 34. Ст. 4429.
22. О Федеральном законе «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов: постановление Совета Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации от 23.12.1998 № 537-СФ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 1. Ст. 22.
23. О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 03.11.2015 № 297-ФЗ: принят Гос. Думой 23.10.2015: одобрен Советом Федерации 28.10.2015 // Собрание законодательства РФ. 2015. № 45. Ст. 6198.
24. Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации: информационное письмо Президиума Высшего Арбитражного Суда Рос. Федерации от 13.08.2004 № 81 // Вестник ВАС РФ. 2004. № 10.
25. Обзор практики применения арбитражными судами предварительных обеспечительных мер: информационное письмо Президиума Высшего Арбитражного Суда Рос. Федерации от 07.07.2004 № 78. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48453/
26. Полит О.И. Комментарий к Международной конвенции об аресте судов от 12.03.1999 (постатейный). 2012. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=CMB;n=17180#0>

27. Транспорт в цифрах // Министерство транспорта Рос. Федерации. URL: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2478
28. Хлестова И.О. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил относительно иммунитета государственных торговых судов // Журнал российского права. 2008. № 3. С. 117-123.
29. Fox H. In Defence of State Immunity: Why the UN Convention on State Immunity Is Important // *International and Comparative Law. Quarterly*. 2006. Vol. 55. № 2. P. 402.

Some aspects of the arrest of the vessels

Natal'ya Yu. Rasheva

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

Abstract

The maritime industry is one of the most complicated industries, it contains foreign element of human life spheres, and the relationships associated with its implementation. It connects business entities around the world. The legal relations arising in the field of merchant shipping, including complicated by a foreign element, appears relevant at the present stage. The problem of the arrest of sea-going ships in the national law enforcement practice is undergoing significant reform. The influence of the theory of international maritime law and the current practice of a number of national states gradually formed a unified list of uniform standards regulating questions arising from resolution of disputes in connection with the arrest of ships. However, Russian legislation in this part is still ambiguous, difficult enough and differs significantly in solving a number of issues related to the arrest of vessels that is not conducive to the development of its proper and effective law enforcement.

The research is devoted to the variety of complex legal issues that may arise during the arrest of the vessel, the problems of law enforcement, the legal analysis of the main regulations, governing the arrest of ships in the Russian and foreign legal systems. The author notes that in the present conditions, the Russian regulatory framework governing research question, acts as an updated national legislation, in a full account of international trends in the development of the legal framework in this area. It seems actually to disclosure role of the Convention of 1952 in the settlement of these relations, as well as to determine the characteristics of its implementation into national law of Russia.

For citation

Rasheva N.Yu. (2016) Nekotorye osobennosti aresta morskikh sudov [Some aspects of the arrest of the vessels]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 8, pp. 115-130.

Keywords

Ship arrest, International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships (1952), merchant shipping, safety of navigation, detention of the vessel, foreign vessels.

References

1. Brylev A.A. (2012) *Arest morskikh sudov v torgovom moreplavanii* [The arrest of seagoing ships in the merchant service]. Odessa: Feniks.
2. Fox H. (2006) In Defence of State Immunity: Why the UN Convention on State Immunity is Important. *International and Comparative Law Quarterly*, 22 (55), p. 402.
3. Gaifutdinova R.Z. (2015) Obrashchenie vzyskaniya na nedvizhimoe imushchestvo v ispolnitel'nom proizvodstve [Foreclosure on the real property in the enforcement proceedings]. *Vestnik grazhdanskogo protsessa* [Herald of the civil process], 1, pp. 188-216.
4. Kargopolov S.G., Sidoruk A.A. (2002) Tri podkhoda k arestu morskikh sudov po morskim trebovaniyam [Three approaches to the arrest of ships for maritime claims]. *Rossiiskii sud'ya* [Russian judge], 6, pp. 13-21.
5. Khlestova I.O. (2008) Bryussel'skaya konventsiiya ob unifikatsii nekotorykh pravil otnositel'no immuniteta gosudarstvennykh torgovykh sudov [The Brussels Convention for the unification of certain rules concerning the immunity of state merchant vessels]. *Zhurnal rossiiskogo prava* [Journal of Russian law], 3, pp. 117-123.
6. Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot `30.04.1999 № 81-FZ (red. ot 13.06.2015): prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Fed. 31.03.1999: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 22.04.1999 [The Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 81-FZ of April 30, 1999 (as amended on June 13, 2015)] (1999). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 2207)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 2207)], 18.
7. Kodeks torgovogo moreplavaniya SSSR: zakon SSSR: utv. Ukazom Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR ot 17.09.1968: utratil silu na territorii Ros. Federatsii s prinyatiem Kodeksa torgovogo moreplavaniya Ros. Federatsii ot 30.04.1999 № 81-FZ [The Merchant Shipping Code of the USSR: Federal Law of the Russian Federation]. *Svod zakonov SSSR* [Code of laws of USSR], Vol. 8, p. 123.
8. *Konventsiiya Organizatsii Ob"edinennykh Natsii o morskoi perezovozke gruzov 1978 g. (po sostoyaniyu na 17.05.2016): prinyata 31.03.1978 v g. Gamburge: vstupila v silu 01.11.1992* [United

- Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea: (as amended on May 17, 2016)]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3826/ [Accessed 09/05/2016].
9. *Konventsiiya Organizatsii Ob"edinennykh Natsii o yurisdiktsionnykh immunitetakh gosudarstv i ikh sobstvennosti (s "Tolkovaniyami v otnoshenii opredelennykh polozhenii Konventsii")*: *prinyata rezolyutsiei 59/38 General'noi Assamblei ot 02.12.2004: dokument v silu ne vstupil* [United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property (with "Interpretations in relation to certain provisions of the Convention")]. Available at: <http://www.consultant.ru/cons/CGI/online.cgi?req=doc&base=INT&n=32546#0> [Accessed 09/05/2016].
 10. *Konventsiiya Organizatsii Ob"edinennykh Natsii po morskomu pravu (UNCLOS) (s izm. ot 23.07.1994): prinyata 10.12.1982 v g. Montego-Bee* [Maritime Labour Convention (UNCLOS) (as amended on July 23, 1994)]. *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 1013) (1997)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 1013)], 9.
 11. *Mezhdunarodnaya konventsiiya ob areste sudov 1999 goda: prinyata 12.03.1999 v g. Zheneve: vstupila v silu s 14.09.2011* [International Convention on the Arrest of Ships, 1999]. Available at: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=13981 [Accessed 09/05/2016].
 12. *Mezhdunarodnaya konventsiiya ob unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya aresta morskikh sudov: prinyata 10.05.1952 v g. Bryussele* [International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-going Ships]. *Registr tekstov mezhdunarodnykh konventsii i drugikh dokumentov, kasayushchikhsya prava mezhdunarodnoi trgovli* [Register of texts of conventions and other instruments concerning international trade law] (1973), Vol. 2. N'yu-Iork: OON.
 13. *Morskaya doktrina Rossiiskoi Federatsii na period do 2020 goda: utv. Prezidentom Ros. Federatsii 27.07.2001* [Marine Doctrine of the Russian Federation for the period till the year 2020]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/ [Accessed 09/05/2016].
 14. *Obzor praktiki primeneniya arbitrazhnymi sudami Kodeksa torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii: informatsionnoe pis'mo Prezidiuma Vysshego Arbitrazhnogo Suda Ros. Federatsii ot 13.08.2004 № 81* [Overview of practice of application by arbitration courts of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Information Letter of the presidium of the Higher Arbitration Court of the Russian Federation No. 81 of August 13, 2004] (2004). *Vestnik VAS RF* [Bulletin of the SAC of the Russian Federation], 10.
 15. *Obzor praktiki primeneniya arbitrazhnymi sudami predvaritel'nykh obespechitel'nykh mer: informatsionnoe pis'mo Prezidiuma Vysshego Arbitrazhnogo Suda Ros. Federatsii ot 07.07.2004 № 78* [Overview of practice of application by arbitration courts of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Information Letter of the presidium of the Higher Arbitration Court of the Russian Federation No. 78 of July 07, 2004]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48453/ [Accessed 09/05/2016].
 16. *O mezhdunarodnom kommercheskom arbitrazhe (s "Polozheniem o Mezhdunarodnom kommercheskom arbitrazhnom sude pri Torgovo-promyshlennoi palate Rossiiskoi Federatsii", "Polozheniem o Morskoj arbitrazhnoi komissii pri Torgovo-promyshlennoi palate Rossiiskoi*
-

- Federatsii"): zakon Ros. Federatsii ot 07.06.1993 № 5338-1 (red. ot 03.12.2008) [On International Commercial Arbitration (with Resolution of the International Commercial Arbitration Court at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, Resolution to the Maritime Arbitration Commission at the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry): Law of the Russian Federation of the Russian Federation No. 5338-1 of June, 07, 1993 (as amended on December 03, 2008)] (1993). *Vedomosti SND i VS RF (st. 1240)* [Vedomosti SND and the Russian Armed Forces (Art. 1240)], 32.
17. O morskikh zalogakh i ipotekakh 1993 goda: mezhdunarodnaya konventsiya: prinyata 06.05.1993 v g. Zheneve [International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993] (2004). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 4170)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 4170)], 43.
 18. O podpisanii Konventsii Organizatsii Ob"edinennykh Natsii o yurisdiktsionnykh immunitetakh gosudarstv i ikh sobstvennosti: rasporyazhenie Pravitel'stva Ros. Federatsii ot 27.10.2006 № 1487-r [On signing of the The United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and their Property: Decree of the Government of the Russian Federation No. 1487-r of October 27, 2006] (2006). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 4720)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 4720)], 45.
 19. O prisoedinenii Rossiiskoi Federatsii k Mezhdunarodnoi konventsii o morskikh zalogakh i ipotekakh 1993 goda: feder. zakon Ros. Federatsii ot 17.12.1998 № 184-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Fed. 13.11.1998: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Fed. 02.12.1998 [On the Accession of the Russian Federation to the 1993 International Convention on Maritime Liens and Mortgages: Federal Law of the Russian Federation No. 184-FZ of December 17, 1998] (1998). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 6266)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 6266)], 51.
 20. 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. Fed. 04.12.1998: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Fed. 23.12.1998 [On the accession of the Russian Federation to the International Convention for the unification of certain rules relating to arrest of seagoing vessels: Federal Law of the Russian Federation No. 13-FZ of January 06, 1999] (1999). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 240)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 240)], 2.
 21. O ratifikatsii Konventsii Organizatsii Ob"edinennykh Natsii po morskomu pravu i Soglasheniya ob osushchestvlenii chasti XI Konventsii Organizatsii Ob"edinennykh Natsii po morskomu pravu: feder. zakon Ros. Federatsii ot 26.02.1997 № 30-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Fed. 22.01.1997: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Fed. 12.02.1997 [On ratification of the Convention United Nations law of the sea and the Agreement relating to the implementation of part XI of the Convention United Nations law of the sea: Federal Law of the Russian Federation No. 30-FZ of February 26, 1997]. *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 5493)* (1998) [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 5493)], 48.

22. O trude v morskome sudokhodstve: konventsiya KTMS MOT № 186 2006 goda: prinyata na 94-i sessii General'noi konferentsii Mezhdunarodnoi organizatsii truda 23.02.2006: vstupila v silu 20.08.2013 [Maritime Labour Convention (MLC), 2006] (2013). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 4429)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 4429)], 34.
23. O Federal'nom zakone "O prisoedinenii Rossiiskoi Federatsii k Mezhdunarodnoi konventsii ob unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya aresta morskikh sudov": postanovlenie Soveta Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii ot 23.12.1998 № 537-SF [On the Federal law "On Russian Federation's accession to the International Convention for the unification of certain rules relating to arrest of seagoing vessels": Resolutions of the Council of the Federation of the Federal Assembly of the Russian Federation No. 537-SF of December 23, 1998] (1999). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 22)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 22)], 1.
24. O yurisdiktsionnykh immunitetakh inostrannogo gosudarstva i imushchestva inostrannogo gosudarstva v Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 03.11.2015 № 297-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Fed. 23.10.2015: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Fed. 28.10.2015 [On jurisdictional immunities of foreign state and property of foreign state in the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 297-FZ of November 03, 2015] (2015). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 6198)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 6198)], 45.
25. Polit O.I. (2012) *Kommentarii k Mezhdunarodnoi konventsii ob areste sudov ot 12.03.1999 (postateinyi)* [Review to the International Convention on arrest of ships from 12.03.1999 (itemized)]. Available at: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=CM-B;n=17180#0> [Accessed 09/05/2016].
26. Transport v tsifrakh [Transport in figures]. *Ministerstvo transporta Ros. Federatsii* [The Ministry of transport of ROS. Feder.]. Available at: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2478 [Accessed 09/05/2016].
27. *Vodnyi transport* [Water transport]. *Grandars.ru*. Available at: <http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/vodnyy-transport.html> [Accessed 09/05/2016].
28. Vorob'ev V.A. (2005) *Mezhdunarodno-pravovye problemy aresta i zaderzhaniya morskikh sudov. Dokt. Diss. Abstract* [International legal problems of arrest and detention of ships. Doct. Diss. Abstract]. Moscow: MGYuA.
29. Zhornik I.V. (2013) *Mezhdunarodno-pravovaya unifikatsiya norm ob ipoteke morskikh sudov i puti razresheniya konflikta kvalifikatsii v svyazi s ikh primeneniem* [International legal harmonization of the rules on mortgage of ships and ways of conflict resolution skills in their application]. *Yuridicheskaya nauka* [Legal science], 1, pp. 88-93.