

УДК 341

Правовое регулирование ареста морских судов по морским требованиям в Норвегии¹

Був Сергей Александрович

Кандидат технических наук, старший преподаватель,
Санкт-Петербургский университет государственной
противопожарной службы МЧС России,
Мурманский филиал,
183040, Российская Федерация, Мурманск, ул. Садовая, 9;
e-mail: decas@yandex.ru

Аннотация

Предметом исследования в настоящей статье является арест морских судов. На основе анализе законодательства Норвегии в области морского права осуществлен обзор процессуального порядка ареста морских судов. С учетом недостатка правовой информации на русском языке автором за основу взяты англоязычные источники, представленные на интернет-портале Норвежского университета г. Осло. Исследования, посвященные аресту морских судов, являются актуальными в связи с теми финансовыми проблемами, с которыми может столкнуться собственник, как-то: простой судна, оплата труда экипажа судна, неустойка за недоставленный вовремя груз и другие. При этом судно может заходить в морские порты различных государств, сталкиваясь с особенностями правовой системы каждого из них, но не имея специалистов для урегулирования вопросов законодательства страны в сжатые сроки. Поэтому в настоящей статье в максимально доступной форме изложены основные моменты, связанные с арестом судов в Норвегии. Проанализированы основные правовые документы, которыми руководствуются Норвежские суды при принятии решений по ходатайствам об аресте судов, основанием для которого является морское требование. Понятие морского требования раскрывается в Норвежском морском кодексе и соответствует положениям Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года. При этом изложенный перечень меньше, чем в Российском Кодексе торгового мореплавания и Международной конвенции об аресте судов 1999 года. Закон о медиации и процедуре гражданских споров регулирует процедуру ареста морского судна.

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ грант № 16-33-01147.

Для цитирования в научных исследованиях

Бувев С.А. Правовое регулирование ареста морских судов по морским требованиям в Норвегии // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 6А. С. 83-92.

Ключевые слова

Норвегия, морское право, арест судов, международные конвенции, клубы взаимного страхования, Международная морская организация, районные суды, адвокат.

Введение

Сегодня в связи с развитием сети Интернет не представляет сложности знакомство с законодательством иностранных государств. Конечно, требуется время, чтобы разобраться, на каком ресурсе искать необходимую, а самое главное, актуальную правовую информацию. Однако наибольшую трудность представляет язык документов-оригиналов. В Норвегии только один государственный язык – норвежский, и все законы изданы на нем. Выручает в данной ситуации сайт Университета Осло, где в свободном доступе представлены правовые акты, переведенные сотрудниками факультета права на английский язык².

Морские судовладельческие компании независимо от того, каким видом морской деятельности они занимаются, сталкиваются с необходимостью оценки рисков, связанных с заходом их судов в иностранные морские порты. Арест морского судна влечет большие финансовые потери для судовладельца: нарушение сроков поставки грузов для контейнеровозов, сбой промысла – для рыболовных судов и т. д. Сотрудникам юридического отдела морских фирм постоянно приходится знакомиться с имеющейся информацией о том, какие законы применяются в странах, куда заходят их морские суда.

В настоящей статье приводится анализ правовых процедур, связанных с арестом морских судов, которые применяются в Норвегии. Хотя в конституции Норвегии не указан факт, что международно-правовые акты прямо не применяются на территории страны [Введение в норвежскую..., www], но приходится констатировать в ряде положений в норвежском праве дуалистический подход³. Сделана попытка проанализировать действующее норвежское законодательство в сфере морского частного права.

Процедура ареста морских судов в Норвегии

По информации одной из юридических фирм Норвегии арест судна может быть организован в течение 24 часов с момента получения на электронную почту адвокатской фирмы запроса с приложением необходимых доказательств, подтверждающих морское требование

2 См. https://lovdata.no/info/information_in_english

3 Например, ст.ст. 1, 3, 49, 88, 93 Конституции Норвегии <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/english/constitutionenglish.pdf>

[Kielland, [www](#)]. При этом норвежские суды не требуют от заявителя предоставления каких-либо документов в оригинале, нотариально заверенных или легализованных⁴, а также не потребуют от адвоката РОА⁵.

Ходатайство об аресте судна, однако, должно быть подписано заявителем или его адвокатом и доставлено в суд нарочно или обычной почтой. На практике петиция об аресте, включая доказательства, представляется в суд, как правило, в электронной форме или по факсу для того, чтобы немедленно поставить в известность суд.

Норвежские суды могут запросить перевод документов, составленных не на английском или любом скандинавском языке⁶. Для того чтобы арестовать судно в пределах юрисдикции Норвегии, заявитель должен подать ходатайство на арест судна в районный суд по месту текущего нахождения судна или порта, в который судно скоро зайдет. Если противная сторона является резидентом Норвегии, то заявитель должен направить ходатайство об аресте судна в районный суд, по месту регистрации ответчика. Для ареста судна требуется выполнение нескольких условий. Самым важным для заявителя является обязательность доказательств того, что арест основан на морском требовании к ответчику как к должнику. Норвежское право не признает действий против судна по вещным искам и арест не будет санкционирован, если владелец судна не является должником. Другой особенностью ареста судов по норвежскому законодательству является обязанность заявителя доказать на балансе вероятностей, что для удовлетворения требований невозможно обойтись без ареста судна, так как должник может не исполнить своих обязательств.

В соответствии с Законом Норвегии о медиации и разрешении гражданских споров⁷ суд может дать разрешение на арест судна, только если поведение должника дает основание полагать, что в противном случае взыскание долга будет невозможным или значительно более трудным, либо если взыскание долга должно быть произведено в другой стране. Вследствие этого у суда есть право отклонить ходатайство об аресте судна, если нет обоснованной причины для ареста [Процессуальный закон Норвегии, [www](#)].

Суды в целях сокращения времени для рассмотрения обычно выносят решение без проведения судебного заседания, то есть без заслушивания сторон, а только на основании ходатайства и документов заявителя. В случае удовлетворения ходатайства заявителя об аресте судна, суд извещает портовые власти о запрете выхода судна из порта, а также извещает классификационное сообщество судна. Судовладелец позднее может потребовать назначения судебного заседания для оспаривания причин ареста или самого требования к нему, и в случае ошибочного ареста может требовать возмещения расходов с другой стороны.

Норвегия является участником Международной Конвенции об унификации правил, касающихся ареста морских судов (1952), положения которой включены в Норвежский

4 Для легализации документа требуется проставление апостиля.

5 В России аналогом *a power of attorney* является доверенность от заявителя.

6 Обычно это норвежский, датский, шведский языки.

7 Сокращенное наименование *Dispute Act* (принят 17.06.2005 № 90).

морской кодекс и в Закон о медиации и разрешении гражданских споров. Норвегия сделала оговорку в соответствии с ч. 10(б) названной Конвенции [см. The ratification..., www]. Норвегия также подписала Международную конвенцию об аресте судов 1999 года, однако еще ее не ратифицировала.

В соответствии со ст.ст. 92,93 Норвежского морского кодекса (далее – Морской кодекс) указано, что судно может быть арестовано только по морским требованиям. Определение морских требований изложено в кодексе в соответствии с пунктом 1 ст. 1 Конвенции об аресте морских судов 1952 года с дополнением требования, связанного с расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза⁸ [Норвежский морской кодекс, www]. Из морских требований исключен морской залог (подпункт «q» пункт 2 ст. 92 Морского кодекса), однако морской залог признается норвежской правовой системой. Норвегия подписала, но еще не ратифицировала Международную конвенцию о морских залогах и ипотечках 1993 года, но положения, касающиеся морских залогов и изложенные в ст. 51 Морского кодекса, аналогичны положениям международной конвенции.

Также необходимо обратить внимание, что согласно Брюссельской конвенции⁹ военные суда государственные яхты, патрульные, санитарные, вспомогательные, снабженческие суда, а также иные суда, принадлежащие или эксплуатируемые государством и используемые им на правительственной некоммерческой службе (на время возникновения права требования) не подлежат конфискации, аресту или задержанию и не могут быть объектом судопроизводства [Вылегжанин, 2015, 40]. В соответствии со ст. 93 Морского кодекса любые другие суда¹⁰, принадлежащие собственнику, который является ответственным по морскому требованию, могут быть арестованы. Также могут быть арестованы другие суда, принадлежащие лицу, которое являлось фрахтователем по бербоут-чартеру судна, в отношении которого возникло морское требование.

Норвежский закон не допускает *actiones in rem* (так называемые абсолютные (вещные) иски) к морскому судну. По общему правилу долг должен быть связан именно с морским требованием. По общему правилу, акционеры компании с ограниченной ответственностью не будут нести личную ответственность по обязательствам компании. Однако в соответствии со ст. 17-1 Норвежского закона о компаниях с ограниченной ответственности, директор компании, главный менеджер, а также акционеры могут нести ответственность за убытки в случае личной или общей халатности или умышленных действий.

Ст. 33-3 Норвежского закона о медиации и разрешения гражданских споров (*The Dispute Act*) уполномочивает суды на свое усмотрение требовать от заявителя, просящего арестовать судно в качестве предварительной обеспечительной меры, внести депозит на случай

8 Аналогичные требования, указаны в Кодексе торгового мореплавания РФ, однако наш кодекс больше опирается на положения Международной конвенции об аресте судов 1999 года.

9 Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных судов 1926 года и Дополнительный протокол к ней 1934 года.

10 Другие по отношению к судну, в отношении которого морское требование возникло.

ошибочного ареста в качестве встречного обеспечения. Запрашиваемая гарантия определяется на усмотрение суда на случай ответственности заявителя за необоснованное обращение или отказ в иске в дальнейшем на покрытие расходов судовладельца. Если стороны не договорились о передаче спора в арбитраж, то суд после ареста судна будет рассматривать спор по существу.

Процедура освобождения судна из-под ареста

Первым делом, освобождение судна возможно после предоставления депозита или гарантий в суд по требованию, послужившему основанием для ареста судна. Во-вторых, вопрос об освобождении судна может быть рассмотрен в судебном заседании по просьбе судовладельца, который оспаривает морское требование, оспаривает сам арест или и то, и другое. Обычно назначение судебного заседания об оспаривании ареста занимает длительное время, тем не менее судовладелец может представить доказательства об очевидности ошибочного ареста. В-третьих, суд назначает срок, после которого арест снимается, если только заявитель не предпринял меры по рассмотрению спора по существу (ст. 96 Морского кодекса).

Норвежские суды принимают только денежные депозиты или безусловные банковские гарантии, выпущенные Норвежскими финансовыми учреждениями. Гарантии должны покрывать полную сумму возможных требований, включая неустойку, пени, а также портовые сборы. Норвежские суды не принимают гарантий P&I LOU (Письмо-гарантия от клуба взаимного страхования). Однако сам заявитель может принять гарантийное письмо от клуба взаимных страховщиков с хорошей репутацией как достаточную гарантию исполнения обязательств и согласиться на освобождение судна.

Судно будет немедленно отпущено, как только выйдет время на предъявление иска или суд выпустит судно. Все зависит от тех процедур, которые предпринимают стороны. Обычно судно может уже выйти из порта через несколько часов, как в суд поступят гарантии. Если же судовладелец решит оспаривать арест в суде, то этот процесс может растянуться на недели или даже месяцы.

В соответствии со ст. 32-11 Норвежского закона о разборе гражданских споров, заявитель может нести прямую ответственность за все экономические потери ответчика, если требование не существовало в момент ареста судна. Те же меры применяются, если заявитель по небрежности или намеренно сообщил ошибочную или ложную информацию о причинах ареста судна.

Когда судно арестовано, то владелец более не может распоряжаться им. С другой стороны, заявитель не имеет прав распоряжаться судном. Следовательно, принудительное исполнение зависит от окончательного решения после рассмотрения спора по существу. Однако суды могут дать согласие на продажу судна *pendente lite* (с лат. – «пока идет рассмотрение дела»), если такое ходатайство заявлено в связи с риском падения цены на судно.

В российской практике для снятия ареста должник в соответствии с частью 6 ст. 99 АПК РФ обращается в арбитражный суд, вынесший определение о применении предварительных обеспечительных мер, с ходатайством о снятии ареста с судна в связи с предоставлением им встречного обеспечения в форме внесения денежных средств на депозитный счет арбитражного суда. При рассмотрении заявленного ходатайства арбитражный суд на основании части 2 ст. 94 АПК РФ может снять арест с судна (Информационное письмо ВАС РФ от 07.07.2004 № 78).

Альтернативные юридические действия при отсутствии морских требований к должнику

Суда под флагом Норвегии могут быть подвергнуты так называемому регистровому аресту, когда классификационное сообщество налагает обременение на данное судно, но без фактического ареста судна. Конечно, это действие не столь эффективно, как арест судна, однако если требование к должнику не является морским требованием, то данная мера может обеспечить защиту судна от его продажи судовладельцем до выплаты долга. Также данная мера уменьшит ответственность заявителя за ошибочный арест, так как судно оставалось в море, выполняя свои обычные функции. Также заявитель может подать иск о наложении ареста на груз, если у него нет морских требований к владельцу судна и наложение ареста на всё судно как таковое невозможно.

В Норвегии могут быть реализованы процедуры *saisie conservatoire*¹¹ и *Mareva injunction*¹². Судебный запрет Марева относится к процедурам банкротства. В случае залога или ипотеки, кредитору может быть предоставлено право на принудительное исполнение. Право ареста/задержания может быть дано заявителю в виде физического обладания судном путем помещения его в собственный док до момента полного погашения долга.

Заключение

В Норвегии основанием для ареста морского судна является морское требование. Понятие морского требования раскрывается в Норвежском морском кодексе и соответствует положениям Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года. При этом изложенный перечень меньше, чем в Российском Кодексе торгового мореплавания и Международной конвенции об аресте судов 1999 года.

Процедура ареста морского судна регулируется Законом № 90 от 17.07.2005 о медиации и процедуре гражданских споров. Норвежские суды не требуют от представителя предоставления оригиналов документов и доверенности, и местные юристы гарантируют, что решение об аресте может быть выдано в течение 24 часов с момента получения правовым офисом документов по

11 Наложение ареста на имущество с целью обеспечения гражданского иска.

12 Решение суда, запрещающее ответчику/обвиняемому проводить операции с определенными видами активов.

электронной почте. Собственник судна, в свою очередь, может просить суд об освобождении судна, внеся соответствующие гарантии либо удовлетворив требования заявителя.

Библиография

1. Норвежский морской кодекс. URL: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf>
2. Процессуальный закон Норвегии. URL: <http://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/lov-20050617-090-eng.pdf>
3. Вылегжанин А.Н. Международное право. М.: Юрайт, 2009. 1012 с.
4. Броунли Я. Международное право. М.: Прогресс 1977. 535 с.
5. Вылегжанин А.Н. (ред.) Управление водными ресурсами России: международно-правовые и законодательные механизмы. М.: МГИМО-Университет, 2008. 200 с.
6. Вылегжанин А.Н., Каламкарян Р.А. Международный обычай как основной источник международного права // Государство и право. 2012. № 6. С. 78-89.
7. Вылегжанин А.Н., Чурилина Н.А. Международно-правовые основания юрисдикционного иммунитета государств // Московский журнал международного права. 2015. № 2. С. 35-51.
8. Вылегжанин А.Н., Тертус Е.Е. Международное водное право как учебная дисциплина // Московский журнал международного права. 2015. № 1. С. 60-86.
9. Вылегжанин А.Н., Соколова Е.Л. Приобретательская давность в международном праве // Московский журнал международного права. 2014. № 2. С. 37-58.
10. Власов А.Б., Буев С.А. Некоторые вопросы контроля судна в морском порту // Вестник Астраханского государственного технического университета. Сер. Морская техника и технология. 2016. № 3. С. 107-112.
11. Буев С.А. Риски мореплавания и морское страхование // Мир транспорта. 2012. Т. 10. № 4(42). С. 154-157.
12. Буев С.А. Некоторые аспекты ареста морских судов // Сборник трудов конференции Мурманского государственного технического университета. 2015. С. 38-40. URL <http://www.mstu.edu.ru/science/actions/conferences/files/soc2015-9.pdf>
13. Введение в норвежскую правовую систему: лекции Норвежского университета Осло. URL: <http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR1020/h12/undervisningsmateriale/jutintroleecture2ppt2012-1.pdf>
14. Обзор практики применения арбитражными судами предварительных обеспечительных мер: информационное письмо Высшего арбитражного суда Рос. Федерации от 07.07.2004 № 78. URL: www.ekaterinburg.arbitr.ru/inf
15. Kielland K.W. Арест судов в Норвегии. URL: <http://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/04/NorwaySAP.pdf>
16. The ratification of Marine Conventions. URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=131572>

The law regulation of the arrest of ships on the maritime claims in Norway

Sergei A. Buev

PhD in Technical Sciences, senior lecturer,
Murmansk branch of Saint Petersburg University of State Fire Service
of EMERCOM of Russia,
183040, 9 Sadovaya st., Murmansk, Russian Federation;
e-mail: decas@yandex.ru

Abstract

The subject of the research in this article is the arrest of ships. Based on the analysis of Norwegian legislation in the field of the law of the sea, a review of the procedural order of the arrest of sea-going ships is carried out. Taking into account the lack of legal information in Russian, the author takes the English-language sources as the basis presented on the Internet portal of the Norwegian University of Oslo. Studies on the arrest of sea-going vessels are relevant in connection with those financial problems that the owner may face, such as: demurrage, payment for the crew of the ship, a penalty for a shipment not in time, and others. At the same time the vessel can enter the seaports of various states, facing the peculiarities of the legal system of each of them, but not having specialists to settle the issues of the country's legislation in a short time. Therefore, the paper describes the main points related to the arrest of ships in Norway in the most accessible form. The main legal documents that govern the Norwegian courts in deciding on applications for arrest of ships, based on a maritime claim, are analyzed. The concept of the maritime claim is disclosed in the Norwegian Maritime Code and is consistent with the provisions of the International Convention on the Unification of Certain Rules concerning the Arrest of Sea-going Ships of 1952. At the same time, the list is less than in the Russian Merchant Shipping Code and the International Convention on the Arrest of Ships of 1999. The Law on Mediation and the Procedure for Civil Disputes regulates the seizure of a sea-going vessel.

For citation

Buev S.A. (2017) Pravovoe regulirovanie aresta morskikh sudov po morskim trebovaniyam v Norvegii [The law regulation of the arrest of ships on the maritime claims in Norway]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 7 (6A), pp. 83-92.

Keywords

Norway, maritime law, arrest of ships, international convention, P&I Clubs, International Maritime Organization, district courts, advocate

References

1. Brownlie I. (1966) *Principles of public international law*. Oxford University Press. (Russ. ed.: Brounli Ya. (1977) *Mezhdunarodnoe pravo*. Moscow: Progress Publ.).
2. Buev S.A. (2012) Riski moreplavaniya i morskoe strakhovanie [Navigation and marine insurance]. *Mir transporta* [World of transport and transportation], 10, 4 (42), pp. 154-157.
3. Buev S.A. (2015) Nekotorye aspekty aresta morskikh sudov [Some aspects of the seizure of sea-going vessels]. *Sbornik trudov konferentsii Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Proc. of the Murmansk State Technical University], pp. 38-40. Available at: <http://www.mstu.edu.ru/science/actions/conferences/files/soc2015-9.pdf> [Accessed 4/04/17].
4. Kielland K.W. (2016) *Ship arrest in Norway*. Available at: <http://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/04/NorwaySAP.pdf> [Accessed 4/04/17].
5. *Norvezhskii morskoi kodeks* [The Norwegian Maritime Code]. Available at: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf> [Accessed 4/04/17].
6. *Obzor praktiki primeneniya arbitrazhnymi sudami predvaritel'nykh obespechitel'nykh mer: informatsionnoe pis'mo Vysshego arbitrazhnogo suda Ros. Federatsii ot 07.07.2004 № 78* [Review of the practice of applying preliminary provisional measures by arbitration courts: an information letter of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of July 7, 2004 No. 78]. Available at: www.ekaterinburg.arbitr.ru/inf [Accessed 4/04/17].
7. *Protsessual'nyi zakon Norvegii* [The procedural law of Norway]. Available at: <http://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/lov-20050617-090-eng.pdf> [Accessed 4/04/17].
8. *The ratification of Marine Conventions*. Available at: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=131572> [Accessed 4/04/17].
9. Vlasov A.B., Buev S.A. (2016) Nekotorye voprosy kontrolya sudna v morskome portu [Some aspects of control of the ship in the sea port]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Ser. Morskaya tekhnika i tekhnologiya* [Bulletin of Astrakhan State Technical University. Series: Marine Engineering and Technologies], 3, pp. 107-112.
10. *Vvedenie v norvezhskuyu pravovuyu sistemu: lektsii Norvezhskogo universiteta Oslo* [Introduction to the Norwegian legal system: lectures at the Norwegian University of Oslo]. Available at: <http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR1020/h12/undervisningsmateriale/jutintrolekture2ppt2012-1.pdf> [Accessed 4/04/17].
11. Vylegzhanin A.N. (2009) *Mezhdunarodnoe pravo* [International law]. Moscow: Yurait Publ.
12. Vylegzhanin A.N. (ed.) (2008) *Upravlenie vodnymi resursami Rossii: mezhdunarodno-pravovye i zakonodatel'nye mekhanizmy* [Russia's water resources management: International legal and legislative mechanisms]. Moscow: MGIMO-University.
13. Vylegzhanin A.N., Churilina N.A. (2015) *Mezhdunarodno-pravovye osnovaniya yurisdiktsionnogo immuniteta gosudarstv* [The entitlement of a state to jurisdictional immunity under

- international law]. *Moskovskii zhurnal mezhdunarodnogo prava* [Moscow journal of international law], 2, pp. 35-51.
14. Vylegzhanin A.N., Kalamkaryan R.A. (2012) Mezhdunarodnyi obychai kak osnovnoi istochnik mezhdunarodnogo prava [International custom as the main source of international law]. *Gosudarstvo i pravo* [State and law], 6, pp. 78-89.
 15. Vylegzhanin A.N., Sokolova E.L. (2014) Priobretatel'skaya davnost' v mezhdunarodnom prave [Prescription in international law]. *Moskovskii zhurnal mezhdunarodnogo prava* [Moscow journal of international law], 2, pp. 37-58.
 16. Vylegzhanin A.N., Tertus E.E. (2015) Mezhdunarodnoe vodnoe pravo kak uchebnaya distsiplina [International water law as a branch of legal science]. *Moskovskii zhurnal mezhdunarodnogo prava* [Moscow journal of international law], 1, pp. 60-86.