

УДК 341**Арест судна как обеспечивающая мера морского требования:
особенности правового регулирования по законодательству Норвегии****Рашева Наталья Юрьевна**

Кандидат юридических наук,
доцент кафедры гражданского и финансового права,
Мурманский арктический государственный университет,
183038, Российская Федерация, Мурманск, ул. Капитана Егорова, 15;
e-mail: anyta_us@mail.ru

Панкратова Майя Евгеньевна

Кандидат юридических наук, доцент,
заведующая кафедрой гражданского и финансового права,
Мурманский арктический государственный университет,
183038, Российская Федерация, Мурманск, ул. Капитана Егорова, 15;
e-mail: pankratova.mayya@gmail.com

Статья подготовлена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда по гранту № 16-33-01147 на тему «Изучение правовых аспектов ареста морских судов в Арктическом регионе».

Аннотация

Проблема ареста морского судна остро звучит в национальной и международной правоприменительной практике. Под влиянием теории международного морского права и сложившейся национальной судебной практики ряда государств, постепенно формируется перечень единообразных унифицированных норм, регламентирующих процесс разрешения споров, возникающих, в связи с арестом морского судна.

В законодательстве Норвегии существует множество разнообразных и достаточно сложных правовых вопросов, которые могут возникнуть при задержании морского судна или попытке его ареста.

На современном этапе арест морских судов является экономической мерой, нередко применяемой в морской промышленности. Для одних, он обеспечивает безопасность, для других, при необходимости, потенциально способствует подготовке судна к продаже судна (в судебном порядке).

Арест может быть средством, которое подходит для обеспечения интересов кредиторов, причем не важно, являются ли они собственниками, которые должны изымать судно под чартер, поставщиками, которым не был оплачен товар, банк, который завершает кредитную линию и хочет использовать судно в своей деятельности, или члены экипажа, которые имеют задолженность по зарплате. Арест судна является относительно простым, недорогим и достаточно быстрым решением указанных выше проблем в Норвегии.

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 Норвегии.

Актуальным представляется раскрытие роли Конвенции 1952 г. в урегулировании данных отношений, а также выявление особенностей ее внедрения в право Норвегии.

Область торгового мореплавания достаточно динамична, реагируя на социально-экономические и политико-правовые события действующее законодательство Норвегии также должно отвечать требованиям динамичности происходящих процессов в анализируемой области.

Арест морского судна в Норвегии разрешен не только исключительно в интересах обеспечения морских требований, в связи с чем, существует необходимость унификации морских требований, содержащихся в национальных законодательных актах, перечню морских требований, закрепленному в Конвенции 1952 г.

Для цитирования в научных исследованиях

Рашева Н.Ю., Панкратова М.Е. Арест судна как обеспечивающая мера морского требования: особенности правового регулирования по законодательству Норвегии // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 2А. С. 111-123.

Ключевые слова

Арест морского судна в Норвегии; Конвенция 1952 г. «Об унификации некоторых правил по аресту морских судов»; морские требования; безопасность мореплавания; задержание судна.

Введение

Вопросы правового регулирования ареста морских судов уже неоднократно поднимались авторами данной статьи [Рашева Н.Ю., Панкратова М.Е., 2017; Панкратова М.Е., Буев С.А., Рашева Н.Ю., 2017; Рашева Н.Ю. 2016]. В рамках данной публикации будут рассмотрены особенности правового режима ареста морских судов по законодательству Норвегии.

Проблема ареста морских судов в национальной правоприменительной практике претерпевает значительные реформы. Учитывая влиянием 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 С.Г., Сидорук А.А., 2002, 13].

Особенности ареста морского судна в Норвегии, регламентированы, Конвенцией ООН о морской перевозке грузов [Конвенция ООН о морской перевозке грузов, 1978] (так называемые «Гамбургские Правила»), Конвенцией ООН по морскому праву [Конвенция ООН по морскому праву, 1982], Конвенцией ООН об аресте судов [Конвенция ООН об аресте судов 1999 г.¹].

¹ далее – Конвенция 1952 г.

Норвежское управление архипелагом регулируется рядом государственных законодательных актов. Основным из них является «Закон о Шпицбергене» (1925 г.). Он, в частности, указывает, что на архипелаге действуют норвежские законы, если не установлено иное положение. Начиная с конца XX в., отчетливо наблюдается стремление норвежских властей расширить применение законов, действующих на континентальной части королевства, на территорию архипелага. При этом норвежцам приходится согласовывать применение этих законов с положениями Парижского договора. Поэтому применение норм данных законов на архипелаге норвежской стороной осуществляется выборочно [Порцель А.К., 2013].

В 1920 г. США, Великобритания и ее доминионы, Франция, Италия, Япония, Нидерланды, Дания, Норвегия и Швеция на конференции в Париже заключили Договор о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г. [Договор о Шпицбергене, 1920], в соответствии с которым Норвегия стала обладать полным и исключительным суверенитетом над архипелагом.

В Договоре предусматривается, что суда и граждане всех договаривающихся сторон «допущены на одинаковых основаниях к осуществлению права на рыбную ловлю и охоту в местностях, указанных в ст. 1, и в их территориальных водах» (ст. 1). Данное условие о равном доступе норвежцев и граждан других государств - участников Договора, реализуемое как на суше, так и в «территориальных водах» местностей Шпицбергена (ст.ст. 2, 3), вплоть до настоящего времени вызывает ожесточенные споры, поскольку согласно ст. 1 Договора 1920 г. суверенитет Норвегии реализуется только на суше.

После распада СССР норвежская сторона решила воспользоваться ослаблением позиций России и ужесточила обеспечение выполнения норвежского законодательства в морских районах у Шпицбергена. В результате, в период 1997-1998 гг. норвежские власти закрыли промысел в районе о. Медвежий для российских рыболовных судов. Позднее норвежские военные арестовали траулер «Новокуйбышевск», в 2001 г. арестовали и доставили в порт Тромсе траулер «Чернигов». В 2005 г. кораблями береговой охраны Норвегии была предпринята попытка задержать российский траулер «Электрон» по обвинению в нарушении национальных правил рыболовства в морских районах вокруг Шпицбергена; затем в этих же районах были задержаны другие суда, в том числе под российским флагом [Международное право, 2015].

Как отмечается учеными, «столкновение правовых позиций Норвегии, с одной стороны, и России и некоторых других государств - участников Договора о Шпицбергене 1920 г. - с другой, в своей основе сводится «к определению суверенитета Норвегии» над архипелагом и его территориальными водами» [Международное право, 2015].

В Договоре вместо понятия «территориальные море» используется понятие «территориальные воды местностей Шпицбергена». В отличие от первых в территориальных водах местностей Шпицбергена Норвегия не осуществляет суверенитет над природными ресурсами; действует принцип свободы научных исследований; осуществляется свобода судоходства [Вылегжанин А.Н., 2010].

Принятый в 1925 г. Закон о Шпицбергене подтвердил суверенитет Норвегии только в отношении самого архипелага. Расширяя свои рыболовные зоны вдоль материкового побережья, а также у побережья норвежского острова Ян-Майен, Норвегия ни разу в своих законах не упомянула о рыболовной зоне вокруг Шпицбергена.

Норвегия в 1977 г. Королевским декретом объявила о создании зоны охраны рыбных ресурсов вокруг Шпицбергена. Эта зона продолжает существовать и сегодня, хотя такие зоны, равно как и любые исключительные экономические зоны, могут устанавливаться только за внешним пределом территориальных вод, которых вокруг Шпицбергена нет. В результате

использования различных методов установления границы в Баренцевом море образовалась спорная зона площадью примерно 175000 кв. км, права на эксплуатацию которой заявляли как Норвегия, так и Россия.

В 1978 г. Норвегия и СССР подписали Протокол о временных правилах рыболовства в смежном участке Баренцева моря, по которому каждая из сторон не будет контролировать здесь друг друга, а суда третьих стран получили право вести здесь промысел только с разрешения одной из сторон.

Правовой анализ требований для ареста судна в Норвегии

Норвегия является участником ряда международных конвенций в области морских перевозок, в том числе, Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г. [Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952]. Норвегия также подписала Конвенцию 1999 года об аресте [Конвенция ООН об аресте судов 1999 г.²]. Для Норвегии Конвенция 1999 г. вступила в силу 14 сентября 2011 г., будучи ратифицированной десятью странами: Албания, Алжир, Бенин, Болгария, Эквадор, Эстония, Латвия, Либерия, Испании и Сирийской Арабской Республики.

Однако, более актуальной для Норвегии остается Конвенция 1952 г.

Арест имущества является наиболее распространенной мерой и состоит в запрете ответчику распоряжаться соответствующим имуществом. Так, арест по морским требованиям может быть наложен на морское судно в стране его нахождения путем задержания, осуществляемого в порядке судебного производства в соответствии с п. 2 ст. 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, от 10 мая 1952 г.

Задержание судна является основанием ареста судна по норвежскому законодательству.

Норвегия – страна гражданского права, как и большинство европейских стран, за исключением Великобритании, где внутреннее законодательство в гораздо большей степени, создано за счет государственного законодательства, чем в прецедентном праве. Международные конвенции, как правило, переведены и включены во внутреннее законодательство. Положения Конвенции 1952 г. были включены в норвежский Морской кодекс (NMC), где положения об аресте в основном содержатся в главе 4 Морского кодекса Норвегии.

Кроме того, Норвегией введены дополнительные требования к аресту судов (которые применимы к аресту любого имущества, не только судна), и такие требования не содержатся в Конвенции 1952 г. В частности, арест не предоставляется, если заявитель не может показать возможную причину для ареста. Само существование морского требования, не является достаточным основанием для ареста в Норвегии, в отличие от России.

Морское судно можно арестовать исключительно в целях безопасности. Задержание судов в Норвегии проходит время от времени для того, чтобы обеспечить безопасность, где основное судопроизводство ведется в других местах. Норвежские суды могут, однако, требовать от заявителя пройти определенные процедуры для возбуждения уголовного преследования, в Норвегии или в другой стране, в течение определенного периода времени, чтобы сохранить

² далее – Конвенция 1999 г.

арест. Суды редко требуют существенных материалов дела для начала рассмотрения дела. Если суд не устанавливает срок, арест будет отменен, если правовые меры не были приняты в течение одного года после того, как арест был принят.

Процедура задержания судна по законодательству Норвегии

Процедура задержания судна по законодательству Норвегии сводится к тому, что заявитель должен подать требование об аресте в окружной суд порта, где судно прибыло или ожидается к прибытию. Для данного требования установлена альтернативная подсудность, кроме указанного выше правила, возможно применить правило о направлении иска в окружной суд в судебном округе, где должник (владелец судна) проживает, если владелец судна является норвежцем.

В практике рассмотрения дел об аресте судов, споры редко принимаются за пределами районного суда. Апелляционный суд, как правило, не в состоянии рассмотреть любой вопрос, кроме того, как пройдет много времени после того, как обращение сделано, и судно, возможно, уже будет на плаву и спор урегулирован.

Заявление может быть направлено в суд по месту захода в порт, если возможно представить доказательства, свидетельствующие, что судно вероятно посетит названный порт в самом ближайшем будущем. В заявлении должны быть указаны требования, причина ареста должна обеспечить основания утверждений заявителя. Документы, подтверждающие эти доводы не являются обязательными, но желательно должны быть представлены (это увеличивает вероятность получения ареста в одностороннем порядке). Поддерживающие документы должны быть представлены на норвежском языке, но суды, однако, как правило, принимают документы и на английском языке. Требования об аресте судов всегда рассматриваются односторонне, так как при рассмотрении данной категории дел редко есть время для организации слушания дела перед отправлением морского судна. Владелец судна, однако, может подать заявление на последующее слушание, которое состоится, если он намерен оспаривать, что достижения условий ареста удовлетворяющими.

Решение, как правило, выносится в течение двадцати четырех часов после поступления заявления. Порядок задержания затем подается на капитана судна бейлифом (как правило, местной полицией), а также документы корабля затем задерживаются бейлифом. В отношении судна устанавливается требование об обязательности его нахождения в порту.

Претензии, в отношении которых судно может быть арестовано

Все морские требования, перечисленные в статье 1 Конвенции 1952 г. Раздел 92 NMC содержит правило, по которому судно может быть арестовано только для обеспечения морского требования. Морское требование означает требование, основанное на одном или нескольких из следующих случаев:

- a) причинения убытков судном при столкновении или иным образом;
- b) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией;
- c) спасания;
- d) договора об использовании или найме судна на условиях чартера или иным образом;
- e) договора перевозки груза на судне на условиях чартера или иным образом;
- f) утраты или повреждения перевозимого на судне груза, включая багаж;
- g) общей аварии;

- h) бодмереи;
- i) буксировки;
- j) лоцманской проводки;
- k) снабжения судна грузом или материалами в целях его эксплуатации или поддержания;
- l) постройки, ремонта, оборудования судна или уплаты доковых расходов и сборов;
- m) заработной платы, причитающейся капитану, лицам командного состава или другим членам экипажа;
- n) произведенных капитаном от имени судна или его собственника дисбурсментских расходов, включая дисбурсментские расходы, произведенные отправителями груза, фрахтователями или агентами;
- o) споров о праве собственности на судно;
- p) споров между собственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли;
- q) ипотеки судна.

В Норвегии спорным является вопрос, следует ли расширять этот закрытый перечень требований, в частности, включать в него требования о компенсации вреда, причиненного окружающей среде. За исключением претензий, вытекающих о затонувших судах, Норвегия сохранила перечень морских требований, которые содержатся в Конвенции 1952 г.

Как уже упоминалось выше, Норвегия подписала (но еще не ратифицировала) Конвенцию об аресте 1999 г. Список претензий в данном документе шире, в него войдут расходы, связанные с операциями по спасанию в целях защиты окружающей среды, страховые взносы и сборы брокера (агентства), продажа судов и др.

Для того, чтобы арестовать судно в Норвегии, претензия в отношении которого должна подпадать под действие статьи 92 норвежского Морского кодекса (NMC). Если претензия не подпадает под действие раздела 92 указанного документа, то требование не рассматривается в качестве морского. При этом возможен арест других объектов, кроме судна, например, бункеры на борту, при предъявлении требований об уплате арендных платежей, страховых взносов и др.

С практической точки зрения, арест бункеров судна может быть столь же эффективным, как арест самого судна, а также нередко выступает мерой безопасности. При этом, бункеры должны быть собственностью должника, и это важно иметь в виду, при владении в виде чартера, поскольку обычно бункеры принадлежат фрахтователем, а не владельцем судна.

Если спорное судно ходит под норвежским флагом, оно также может попасть под так называемый «зарегистрированный арест». Это имеет практический смысл, если требование не является морским, так как это не арест судна как таковой, а следовательно, раздел 92 норвежского Морского кодекса (NMC) не применяется.

«Зарегистрированный арест» означает, что вместо того, чтобы физически арестовать судно, порядок ареста зарегистрирован норвежским реестром судов (NIS - Норвежский международный регистр судов или Норвежский Судовой регистр). Если кредитор опасается, что судно может быть продано, и тем самым он теряет единственный объект, который может обеспечить безопасность для иска, это может быть эффективной альтернативой ареста судна. Регистр ареста препятствует продаже судно, но не обеспечит немедленную безопасность для искателя.

В дополнение к основным требованиям для «морских требований», заявитель должен доказать, что у него есть достаточные основания для ареста судна («sikringsgrunn»). Это требование, которое не содержится в Конвенции 1952 г., оно установлено внутренним

законодательством в дополнение к правилам Конвенции 1952 г. Анализируемое требование изложено в Законе о норвежских спорных ситуациях, в который включены правила, касающиеся ареста в целом, применяемые как к аресту судов, так и другого имущества.

Соответствующая норма содержится в разделе 33-2 (1), в котором говорится следующее: “Arrest of assets of economic value can be decreed when the behavior of the debtor gives reason to fear that the enforcement of the claim otherwise will either be made impossible or made substantially more difficult, or has to take place outside the Kingdom”. То есть «Арест активов экономической ценности может быть произведен, когда поведение должника дает основания опасаться, что исполнение претензии в противном случае либо будет невозможным или значительно усложнится, или может иметь место за пределами Королевства». Это означает, что норвежские суды по собственному усмотрению решают, будет или нет в отношении морского судна предоставлен арест. На данный момент, норвежский закон отклоняется от положений Конвенции 1952 г.

В отличие от ареста в большинстве других юрисдикций, арест судна в Норвегии может быть предоставлен только в том случае если из поведения должника имеются достаточные основания полагать, что исполнение иска будет либо невозможно, либо затруднительным (обременительным), если арест не производить. Если может быть доказано, что должник пытался «избавиться» от своих активов (например, путем их передачи другим компаниям), то арест будет, безусловной мерой. То же правило применяется, если становится очевидным, что у должника нет иного имущества и денежных средств.

Кроме того, арест может оказаться допустимым, если должнику не удалось урегулировать спор претензионным (досудебным) порядком. Следует, однако, отметить, что действия должника, должны иметь фактическое проявление (носить объективный характер), и тот факт, что должник является финансово не обеспеченным, само по себе не является основанием для ареста.

По нашему мнению, это дополнительное требование означает, что Норвегия не приняла Конвенцию в том виде, в котором она должна была действовать. Одним из преимуществ закрытого перечня морских требований в статье 1 Конвенции 1952 г. является тот факт, что если требование подпадает под действие морских требований, то арест будет предоставлен. Это то правило, по которому Конвенция 1952 г. «работает» во многих странах.

Норвежский подход означает, что трудно предсказать заранее, будет ли суд выдавать разрешение на арест, поскольку норвежским судам предоставлено право решать по своему усмотрению, а не по четко регламентированному порядку в соответствии с Конвенцией 1952 г. Однако на практике суды не всегда применяют дополнительное требование очень строго, и арест судна нередко может быть сделан без этого требования, которое обычно и является основным препятствием. Истец, как правило, в состоянии представить доказательства, показывая нелояльное поведение со стороны владельца, например, направленные претензии, которые не были удовлетворены или остались без ответа.

Можно также отметить, что в Германии в течение длительного времени было аналогичное положение, однако, немецкие власти внесли соответствующие поправки в свое законодательство, отказавшись от этого дополнительного требования для ареста судов в Германии. По нашему мнению, это то, что Норвегия должна сделать, и возможно тогда в норвежский Морской кодекс (NMC) внесут изменения, способствующие ратификации Конвенции 1999 г.

Существует, однако, одно важное исключение из этого дополнительного требования. В частности, заявитель, требование которого обеспечено ипотекой или залогом на судно, может

арестовать судно без предъявления каких-либо других причин для ареста, если обеспеченного требования поставлено под вопрос. Это правило изложено в разделе 33-2 (3) Закона о норвежских спорных ситуациях.

На практике существуют различные категории требований, которые могут быть обеспечены таким образом. Во-первых, заявитель, предоставивший ссуду под залог зарегистрированной ипотеки морского судна, может задержать его без каких-либо дополнительных причин для ареста, кроме претензии, на основании которой и проходит арест. Истец, как правило, в такой ситуации является банком, действующим в качестве кредитора и залогодержателя.

Во-вторых, требование об аресте обеспечиваемым морским залогом также будет иметь право на арест без этого дополнительного требования. Перечень морских залогов согласно законодательству Норвегии установлен в разделе 51 норвежского Морского кодекса (NMC) и он соответствует перечню, установленному в Морской конвенции о залогах 1967 г. [Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского закладного права, 1967].

Однако, Норвегия не является участником Конвенции 1967 г. и по ее законодательству, обеспечены морским залогом могут быть:

- 1) заработная плата и другие суммы, причитающихся капитану и другим лицам, занятым на борту судна в связи с их работой на судне;
- 2) портовые, каналовые и другие судоходные сборы и лоцманский сбор;
- 3) убытки в связи с потерей жизни или причинение телесных повреждений в прямой связи с эксплуатацией судна;
- 4) повреждения в отношении утраты или повреждения имущества, возникающие в прямой связи с эксплуатацией судна, при условии, что требование не должно быть основано на договоре;
- 5) спасательное вознаграждение, компенсация за удаление затонувшего судна.

Претензии к бербоут-чартеру по законодательству Норвегии

В отличие от некоторых стран, норвежский закон стоит на том, что должник (ответчик) должен быть владельцем судна, которое является задержанным. Претензии к времени или бербоут-чартеру не дают право на арест судна, поскольку судно не принадлежит фрахтователям. Норвежский законодатель отошел от Конвенции 1952 г. по этому вопросу, так как претензии к бербоут-чартеру подлежат аресту в соответствии со статьей 3 (4) Конвенции. Тем не менее, в соответствии с тайм-чартеру, арест бункеров на борту может быть возможен, так как бункеры обычно принадлежат фрахтователям.

Правовой принцип, согласно которому должник должен быть владельцем судна устанавливается в разделе 93 (4) норвежского Морского кодекса (NMC): "Arrest can only be effected if the ship can serve as an object for the enforcement of a claim according to the general provisions of the Enforcement of Claims Act". «Арест может быть осуществлен только в том случае, когда судно может служить объектом для исполнения претензии в соответствии с общими положениями исполнения Закона претензий». Должник должен быть законным владельцем актива, который является задержанным.

В соответствии с Конвенцией 1952 г., норвежский закон признает право на арест судна такого же класса. Если судно А и В, принадлежат одним и тем же юридическим лицом, и данное юридическое лицо является должником по иску, либо из судов может быть арестовано, даже если требование возникает только из единственного судно А. Следует отметить, что оба судна

должны принадлежать тем же юридическим лицом, с тем чтобы провести арест судна такого же класса. Если владение судов организовано с холдинговой компанией и компаниями, единственной целью которых является регистрация каждого судна, арест кораблей одного класса не представляется возможным в соответствии с норвежским законодательством.

Давление на компанию, владеющую судном теоретически возможно согласно законодательству Норвегии, но существует очень мало судебных дел по данному вопросу.

Норвежское правило об аресте однотипных судов приводится в разделе 93 (1) кодекса: “Arrests can only be effected against a) the ship to which the maritime claim relates, or b) if the owner of the ship to which the maritime claim relates is personally liable for the claim: other ships owned by that person at the time when the claim arose.” «Аресты может быть осуществлено только против а) судна, к которому морское требование относится, или б) если владелец судна, к которому морское требование относится, несет персональную ответственность за претензии: другие суда, принадлежащие этому лицу в то время, когда требование возникло».

Вопрос о безопасности при аресте судна по законодательству Норвегии

При аресте судна в Норвегии, вопрос о безопасности может возникнуть в трех различных ситуациях:

1. Заявитель может попросить поставить условия безопасности для того, чтобы арест был произведен.
2. Заявитель может попросить, чтобы повысили безопасность портовых процессов, которые происходят в период ареста.
3. Должник может договориться об освобождении судна путем размещения мер безопасности.

Трудно предположить заранее, будет ли суд просить обеспечение безопасности, так как решение зависит от судьи. Суд, скорее всего, будет просить повышение мер безопасности, если у него возникнут сомнения относительно того, имеет ли заявитель морское требование и достаточные основания для ареста. Суды редко просят встречное обеспечение безопасности.

Безопасность предназначена для покрытия ответственности за противоправный арест, который обычно приведет к потерям из-за ареста. В отличие от некоторых стран, норвежский закон строг насчет того, что должник (ответчик) должен быть владельцем судна, который является задержанным.

Положения статьи 32-11 Закона о норвежских спорных ситуациях налагают строгую ответственность за необоснованные экономические потери ответчика, если требование не было действительным в тот момент времени, когда арест был выдан. Это означает, что если суды позже обнаружили, что заявитель не имеет морское требование (требование, которое подпадает под действие статьи 92 норвежского Морского кодекса (NMC)), заявитель может быть привлечен к ответственности за экономические потери, из за которых должник, возможно, пострадал (независимо от того, является ли заявитель виновным за предоставление заведомо ложной информации или нет).

Правила об ответственности применяются, если заявитель не имеет морского требования в отношении должника. Если суд позже отменит арест, выданный в одностороннем порядке из-за отсутствия достаточных оснований для ареста, истец не несет юридической ответственности. Тем не менее, он в принципе может быть к ней привлечен, если он дал противоправную или вводящую в заблуждение информацию о причинах ареста.

Заключение

Арест морского судна по законодательству Норвегии регламентирован Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года. Норвегия также подписала Конвенцию 1999 года об аресте.

Арест имущества является наиболее распространенной мерой и состоит в запрете ответчику распоряжаться соответствующим имуществом. Так, арест по морским требованиям может быть наложен на морское судно в стране его нахождения путем задержания, осуществляемого в порядке судебного производства в соответствии с п. 2 ст. 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10 мая 1952 г.

Норвегия – страна гражданского права, где международные конвенции, как правило, переведены и включены во внутреннее законодательство. Положения Конвенции 1952 г. включены в норвежский Морской кодекс (NMC), где положения об аресте в основном содержатся в главе 4 Морского кодекса Норвегии. Норвегией введены дополнительные требования к аресту судов (которые применимы к аресту любого имущества, не только судна), и такие требования не содержатся в Конвенции 1952 г. В частности, арест не предоставляется, если заявитель не может показать возможную причину для ареста. Само существование морского требования, не является достаточным основанием для ареста в Норвегии, в отличие от России.

Морское судно можно арестовать исключительно в целях безопасности. Задержание судов в Норвегии проходит время от времени для того, чтобы обеспечить безопасность, где основное судопроизводство ведется в других местах. Норвежские суды могут, однако, требовать от заявителя пройти определенные процедуры для возбуждения уголовного преследования, в Норвегии или в другой стране, в течение определенного периода времени, чтобы сохранить арест.

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

Библиография

1. Бувев С.А. Правовое регулирование ареста морских судов по морским требованиям в Норвегии // Вопросы российского и международного права. 2017. Т. 7. № 6А. С. 83-92.
2. Воробьев В.А. Международно-правовые проблемы ареста и задержания морских судов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. 31 с.
3. Вылегжанин А.Н. Современные вопросы исполнения Договора о Шпицбергене (к 90-летию Договора) // Международное право - International Law. 2010. № 1 (41). С. 191-217.
4. Договор о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г. [договор вступил в силу 6 сентября 1924 г.] : [Электронный ресурс] : режим доступа : <http://docs.cntd.ru/document/902038168> (дата обращения 01.01.2018).
5. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. 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. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) [рус., англ.] // Собрание законодательства РФ. 2013. № 34. Ст. 4429.
8. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978 г.) (вместе со «Статусом Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург, 31 марта 1978 г.) // Закон. 2000. № 6.

9. Международная конвенция об аресте судов 1999 г. [рус., англ.] (Заключена в г. Женеве 12 марта 1999 г.) : [Электронный ресурс] : режим доступа : ИПС КонсультантПлюс (дата обращения 01.01.2018).
10. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов [рус., англ.] : (Заключена в г. Брюсселе 10.05.1952 г.) // Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли. Т. II. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1973. С. 191-200.
11. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского закладного права [рус., англ.] : (Заключена в г. Брюсселе 27.05.1967) // Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли. Т. I.- Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1971. С. 320-328.
12. Международное право: учебник / Б.М. Ашавский, М.М. Бирюков, В.Д. Бордунов и др.; отв. ред. С.А. Егоров. М.: Статут, 2015. 848 с.
13. Панкратова М.Е., Буев С.А. Рашева Н.Ю. Правовой анализ ареста судна «Arctic Sunrise» в акватории арктического шельфа России // Вопросы российского и международного права. Том 7. № 11А. 2017. С. 138-154.
14. Рашева Н.Ю. Арест судна как обеспечивающая мера морского требования: особенности правоприменительной практики // Развитие арктических территорий: опыт, проблемы, перспективы (12–15 декабря 2017 г.): материалы международной научно-практической конференции / науч. ред. Г.В. Жигунова. Мурманск : МАГУ, 2017.
15. Рашева Н.Ю., Панкратова М.Е. Отдельные аспекты правоприменительной практики ареста морских судов / Арктическое право: состояние и перспективы устойчивого развития : Материалы Всероссийской научной конференции (24 октября, 2017 г.) / науч. ред. Н.Ю. Рашевой. Мурманск : МАГУ, 2017.
16. Рашева Н.Ю. Некоторые особенности предъявления «морских требований» при аресте морских судов // Вопросы российского и международного права. 2016. № 7. С. 124-139.
17. Рашева Н.Ю. Некоторые особенности ареста морских судов // Вопросы российского и международного права. 2016. № 8. С. 115-130.
18. Порцель А.К. Политика Норвегии на Шпицбергене : [Электронный ресурс] : режим доступа : <https://narfu.ru/aan/SF/2013/%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%86%D0%B5%D0%BB%D1%8C%20%D0%90.%D0%9A.%2016%20%D0%A1%D0%A4.pdf> (дата обращения 01.01.2018).

Arrest of the vessel as the providing measure of the sea requirement: features of legal regulation by the legislation of Norway

Natal'ya Yu. Rasheva

PhD in Law,
Associate professor of the Department of civil and financial law,
Murmansk Arctic State University,
183038, 15 Kapitana Egorova st., Murmansk, Russian Federation;
e-mail address: anyta_us@mail.ru

Maiya E. Pankratova

PhD in Law,
Associate professor,
Head of the Department of civil and financial law,
Murmansk Arctic State University,
183038, 15 Kapitana Egorova st., Murmansk, Russian Federation;
e-mail: pankratova.mayya@gmail.com

Abstract

The problem of arrest of the sea vessel sharply sounds in national and international law-enforcement practice. Under the influence of the theory of the international marine law and the developed national jurisprudence of a number of the states, the list of the uniform unified norms regulating process of settlement of disputes arising in connection with arrest of the sea vessel is gradually formed.

In the legislation of Norway there is a set various and enough difficult legal questions which can arise during detention of the sea vessel or attempt of his arrest.

At the present stage arrest of sea vessels is the economic measure which is quite often applied in the sea industry. For one, he ensures safety, for others, if necessary, potentially promotes preparation of the vessel for sale of the vessel (in a judicial proceeding).

Arrest can be means which is suitable for ensuring interests of creditors, and it isn't important whether they are owners who have to withdraw the vessel under a charter, suppliers to whom the goods, bank which finishes a credit line and wants to use the vessel in the activity, or crew members who have wage arrears haven't been paid. Arrest of the vessel is rather simple, inexpensive and rather fast solution of the problems stated above in Norway.

The research is devoted to variety of difficult legal questions which can arise at arrest of the vessel, to problems of law-enforcement practice of presentation of sea requirements, the legal analysis of the main regulations of the bases of presentation of sea requirements supporting them and also regulating features in Norway.

Disclosure of a role of the Convention of 1952 in settlement of these relations and also identification of features of her introduction in the right of Norway is represented relevant.

The field of trade navigation is rather dynamic, reacting to social and economic and political and legal events the current legislation of Norway also has to meet the requirements of dynamism of the happening processes in the analyzed area.

Arrest of the sea vessel in Norway is allowed not only only for the benefit of providing sea requirements in this connection, there is a need of standardization of the sea requirements which are contained in national acts, to the list of sea requirements enshrined in the Convention of 1952.

For citation

Rasheva N.Yu., Pankratova M.E. (2018) Arest sudna kak obespechivajushhaja mera morskogo trebovaniya: osobennosti pravovogo regulirovaniya po zakonodatel'stvu Norvegii [Arrest of the vessel as the providing measure of the sea requirement: features of legal regulation by the legislation of Norway]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 8 (2A), pp. 111-123.

Keywords

Arrest of a sea-going ship in Norway; The 1952 Convention on the Unification of Certain Rules for the Arrest of Sea-going Ships; marine requirements; safety of navigation; detention of a ship.

References

1. Buev S.A. *Pravovoe regulirovanie aresta morskikh sudov po morskim trebovaniyam v Norvegii* [Legal regulation of the seizure of sea-going vessels on maritime claims in Norway] // *Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava*. 2017. T. 7. № 6A. S. 83-92.

2. Vorob'yev V.A. *Mezhdunarodno-pravovye problemy aresta i zaderzhaniya morskikh sudov* [International legal problems of arrest and detention of sea-going vessels]: Avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. M., 2005. 31 s.
3. Vylegzhanin A.N. *Sovremennye voprosy ispolneniya Dogovora o Shpitsbergene* [Modern issues of the implementation of the Treaty on Spitsbergen] (k 90-letiyu Dogovora) // *Mezhdunarodnoe pravo - International Law*. 2010. № 1 (41). S. 191-217.
4. Dogovor o Shpitsbergene ot 9 fevralya 1920 g. [dogovor vstupil v silu 6 sentyabrya 1924 g.]: [Elektronnyy resurs]: rezhim dostupa: <http://docs.cntd.ru/document/902038168> (data obrashcheniya 01.01.2018).
5. Ivanov G.G. *Pravovoe regulirovanie morskogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii* [Legal regulation of maritime navigation in the Russian Federation]. 2-e izd., pererab. i dop. M.: Morskije vesti Rossii, 2009. 496 s.
6. Kargopolov S.G., Sidoruk A.A. *Tri podkhoda k arestu morskikh sudov po morskim trebovaniyam* [Three approaches to the seizure of sea vessels on maritime claims]. Rossiyskiy sud'ya. 2002. № 6. S. 13-21.
7. Konventsiya 2006 goda o trude v morskome sudokhodstve (MLC) [rus., angl.] // *Sobranie zakonodatel'stva RF*. 2013. № 34. St. 4429.
8. Konventsiya Organizatsii Ob"edinennykh Natsiy o morskoy perezovozke gruzov [*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*] (Zaklyuchena v g. Gamburg 31.03.1978 g.) (vmeste so «Statusom Konventsii Organizatsii Ob"edinennykh Natsiy o morskoy perezovozke gruzov 1978 goda (Gamburg, 31 marta 1978 g.) // *Zakon*. 2000. № 6.
9. *Mezhdunarodnaya konventsiya ob areste sudov 1999 g.* [International Convention on the Arrest of Ships] (Zaklyuchena v g. Zheneve 12 marta 1999 g.)
10. *Mezhdunarodnaya konventsiya ob unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya aresta morskikh sudov* [rus., angl.]: (Zaklyuchena v g. Bryussele 10.05.1952 g.) // *Registr tekstov mezhdunarodnykh konventsiy i drugikh dokumentov, kasayushchikhsya prava mezhdunarodnoy trgovli. T. II. N'yu-York: Organizatsiya Ob"edinennykh Natsiy*, 1973. p. 191-200.
11. *Mezhdunarodnaya konventsiya ob unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya morskikh ipotek i morskogo zakladnogo prava (1971)*. [rus., angl.]: (Zaklyuchena v g. Bryussele 27.05.1967) // *Registr tekstov mezhdunarodnykh konventsiy i drugikh dokumentov, kasayushchikhsya prava mezhdunarodnoy trgovli. T. I.- N'yu-York: Organizatsiya Ob"edinennykh Natsiy*, p. 320-328.
12. Ashavskiy B.M., Biryukov M.M., Bordunov V.D. (2015) *Mezhdunarodnoe pravo: uchebnik; otv. red. S.A. Egorov. M.: Statut*, 848 p.
13. Pankratova M.E., Buev S.A. Rasheva N.Y. (2017) *Pravovoy analiz aresta sudna «Arctic Sunrise» v akvatorii arkticheskogo shel'fa Rossii // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. T. 7. № 11A. p. 138-154.*
14. Rasheva N.Y. (2017) *Arest sudna kak obespechivayushchaya mera morskogo trebovaniya: osobennosti pravoprimenitel'noy praktiki // Razvitie arkticheskikh territoriy: opyt, problemy, perspektivy (12–15 dekabrya 2017 g.): materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / nauch. red. G.V. Zhigunova. Murmansk: MAGU.*
15. Rasheva N.Y., Pankratova M.E. (2017) *Otdel'nye aspekty pravoprimenitel'noy praktiki aresta morskikh sudov / Arkticheskoe pravo: sostoyanie i perspektivy ustoychivogo razvitiya: Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii (24 oktyabrya, 2017 g.) / nauch. red. N.Yu. Rashevoy. Murmansk: MAGU.*
16. Rasheva N.Yu. *Nekotorye osobennosti pred'yavleniya «morskikh trebovaniy» pri areste morskikh sudov // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. 2016. № 7. S. 124-139.*
17. Rasheva N.Yu. *Nekotorye osobennosti aresta morskikh sudov // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. 2016. № 8. S. 115-130.*
18. Portsel' A.K. *Politika Norvegii na Shpitsbergene* : [Elektronnyy resurs] : rezhim dostupa : <https://narfu.ru/aan/SF/2013/%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%86%D0%B5%D0%BB%D1%8C%20%D0%90.%D0%9A.%2016%20%D0%A1%D0%A4.pdf> (01.01.2018).