

УДК 341

## Правовая модель ареста морских судов в Канаде

**Був Сергей Александрович**

Кандидат технических наук,  
научный сотрудник,

Мурманский государственный технический университет,  
183010, Российская Федерация, Мурманск, ул. Спортивная, 13;  
e-mail: decas@yandex.ru

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

### Аннотация

В настоящей статье затрагиваются вопросы морского права в области ареста морских судов. Была поставлена задача рассмотреть: как данный институт урегулирован в различных странах, которые имеют непосредственное соприкосновение с Арктикой. Одним из таких государств является Канада, где данные правоотношения закреплены в таких нормативных актах как Закон о федеральных судах, правила федеральных судов, закон о судоходстве в Канаде и другие. Как оказалось, процедура ареста судов имеет много сходных этапов, они похожи с процедурой в таких странах как (Норвегия, Россия, США). Однако в связи с тем, что правовая система Канады отлична от российской, то необходимо в дальнейшем произвести сравнение судебной процедуры ареста морского имущества в России и Канаде. Также в статье приведен образец ордера на арест, который выдается уполномоченным офицером, а исполняется шерифом по месту нахождения корабля.

### Для цитирования в научных исследованиях

Був С.А. Правовая модель ареста морских судов в Канаде // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 9А. С. 261-266.

### Ключевые слова

Канада, морское судно, морское право, морские требования, арест судов, международные конвенции, федеральный суд, адвокат, гражданское судопроизводство, уголовный кодекс.

## Введение

С периодичностью от 15 до 30 лет в Канаде проходит пересмотр федеральных статутов. Последнее такая процедура состоялась в 1985 году. Цель таких действий в консолидации всех изменений статутов, происшедших с момента последнего пересмотра, а также в улучшении стилистики, организационной структуры и формулировок правовых норм без изменения смысловой и нагрузки. Мандат ревизионной комиссии и последствия пересмотра изложены в Законе о пересмотре законодательства и консолидации<sup>1</sup>, R.S.C. 1985, с. S-20.

Для того чтобы узнать, какие изменения были внесены в статут, нужно обратиться к Биллю Закона об изменениях. Специальное обозначение R.S.C.<sup>2</sup> указывает на год пересмотра закона, с. В-5 – указывает на главу В-5, s. 124. – указывает на раздел 124.

## Основная часть

Всю правовую информацию можно найти на официальном сайте Министерства юстиции Канады <http://laws-lois.justice.gc.ca>, обновления сайта осуществляются каждые две недели. Сайт доступен на двух официальных языках Канады: английском и французском. Доступ осуществляется бесплатно.

Однако самым популярным сайтом среды юристов является сайт Канадского института правовой информации (далее CanLII<sup>3</sup>) <https://www.canlii.org>. CanLII является некоммерческой организацией. Она была создана членами Федерации правовых образований Канады, для осуществления доступа юристов к законодательству. В настоящее время на сайте можно получить доступ на бесплатной основе к ресурсам более 200 баз данных, включая судебную практику Верховного суда Канады и нижестоящих судов.

В разделе Морское право Закона Канады о государственном иммунитете<sup>4</sup> указано, что иностранное государство не обладает иммунитетом от юрисдикции суда в любых слушаниях, которые касаются: вещных исков к судну, которое находится в собственности государства или под управлением последнего; или личных исков для обеспечения требования, связанного с судном в собственности или под управлением государства. Оба условия работают в том случае, если в момент возникновения требования или начала судебного разбирательства, судно было использовано или были намерения его использовать в коммерческой деятельности.

В случае с грузом судно не обладает иммунитетом от судебного разбирательства в случае предъявления:

а) вещного иска к грузу, который находится в собственности государства, если во время возникновения требования или начала судебных слушаний, груз или судно его перевозящее использовались или имели такое намерение в коммерческих целях

б) личного иска, в котором груз будет использован как обеспечительная мера удовлетворения требований, если груз или судно, на котором этот груз транспортировался, были использованы в коммерческих целях.

---

<sup>1</sup> Закон о пересмотре законодательства и консолидации, URL: <http://canlii.ca/t/7vld>;

<sup>2</sup> от англ. Revised Statutes of Canada – пересмотренные статуты Канады;

<sup>3</sup> Сокращенно обозначается CanLII – The Canadian Legal information institute;

<sup>4</sup> <http://laws.justice.gc.ca/eng/acts/S-18/>

Уголовный кодекс Канады [Criminal Code, www] начинается с терминов и определений. Одно из понятий, которое раскрывается в начале данного закона, является кораблекрушение. В данное понятие включается груз, такелаж, снабжение корабля, а также все части разрушившегося корабля; собственность пассажиров и членов экипажа судна, находящихся на борту или покинувших судно, которое потерпело кораблекрушение, село на мель или терпит бедствие в любой точке, на территории Канады.

В области морского права также действует закон Канады о судоходстве [Canada Shipping Act, 2001]. В данном правовом документе дано определение морскому судну. Так под канадским судном понимают корабль, зарегистрированный или внесенный в реестр согласно разделу 2 настоящего закона, а также судно, которое освобождено от обязательной регистрации согласно подпункту 46(1) закона.

Под иностранным судном понимают корабль, который не является канадским, определение которого мы указали выше, также не является маломерным судном<sup>5</sup>.

Также отдельно канадский закон выделяет государственные суда, к которым относят суда, находящиеся в собственности и на службе Ее Величества Королевы Канады, провинций Канады или в исключительном владении Ее Величества<sup>6</sup>.

Так Законом о морской ответственности [Marine Liability Act, 2001], с 6) установлен срок исковой давности по некоторым вопросам морского права.

В подразделе 23(1) данного закона указано, что никакой иск к морскому судну не может быть подан позднее двух лет после получения убытков или вреда здоровью. Такой же срок установлен в случае потери груза или другой собственности на борту судна, а также неполучения дохода, ущерба от травмы или смерти человека.

Однако указанный выше срок может быть продлен судом, в случае если по правилам суда это позволяют. И при этом будет установлено, что в двухлетний срок отсутствовала возможность арестовать судно в зоне действия юрисдикции данного суда или в территориальных водах государства-флага искомого корабля или страны, в которой собственник является резидентом или имеет зарегистрированный бизнес. Судом может быть продлен установленный срок для того, чтобы истец мог обратиться в суд для рассмотрения вопроса об аресте судна.

Гражданское процессуальное право Канады состоит из Закона Федеральных судов [Federal Courts Act, 1985]. Данный нормативно-правовой акт касается деятельности федеральных судов и федеральных апелляционных судов.

Полномочия, предоставленные федеральному суду в соответствии с разделом 22 Закона Федеральных судов, могут осуществляться по искам *in rem* против любого судна, которое на момент совершения действия принадлежит фактическому владельцу судна, являющемуся ответчиком.

В разделе 22 перечислены 19 пунктов, которые определяют границы юрисдикции федеральных судов в области морского права.

Процедура ареста морского судна урегулирована Правилами Федеральных судов [Federal Courts Rules, www]. Часть 13 указанных правил посвящена Адмиралтейским искам. В

---

<sup>5</sup> англ. pleasure craft

<sup>6</sup> Напомним, что Канада является государством парламентской монархии. В настоящее время монархом является Елизавета II - королева Великобритании.

соответствии с разделом 477 по морским делам могут быть предъявлены иски как *in rem*, так *in personam*.

В соответствии с подразделом 481(1) офицер, уполномоченный судом, может выдать ордер на арест судна при предъявлении иска *in rem* после подачи аргументированного искового заявления.

Для получения ордера на арест заявитель должен заполнить аффидевит<sup>7</sup>, в котором должно быть указано

- 1) Имя, адрес и род деятельности заявителя;
- 2) Вид предъявляемых требований и основания для подачи иска *in rem*;
- 3) Доказательства того, что ущерб еще не погашен;
- 4) Название судна, его государство-флага и порт приписки
- 5) В случае, если морское судно не является предметом исковых требований, то доказательства того, что судно принадлежит ответчику, против которого выдвигаются претензии

К Правилам Федеральных судов приложены образцы документов, которые оформляются в судопроизводстве. Номер формы соответствует номеру правила, для которого данная форма подготовлена. Форма ордера на арест имеет номер 481.

В ордере на арест указывается номер дела, который присвоен федеральным судом, наименование истца. В качестве ответчиков могут быть указаны владелец морского судна и другие заинтересованные лица.

## Заключение

Правовая процедура, связанная с арестом морского судна, является одним из сложных направлений морского права. Для компании-владельца судна или фрахтователя это связано с огромными финансовыми потерями. Ведь каждый день простоя корабля может обходиться морской конторе в десятки тысяч долларов США. Очевидно, что для решения вопросов в морском порту Канады иностранной компании приходится пользоваться услугами местных адвокатов, так как в каждом суде складывается своя практика как правовая, так и просто связанная с особенностями делопроизводства. Но это не снимает обязанности с юристов, занимающимися вопросами морского права в изучении подобных аспектов в тех портах, куда заходят морские суда их компаний.

## Библиография

1. Бувев С.А. Риски мореплавания и морское страхование // Мир транспорта. 2012. Т. 10. № 4 (42). С. 154-157.
2. Бувев С.А. Некоторые аспекты ареста морских судов // Сборник трудов конференции Мурманского государственного технического университета. 2015. С. 38-40.
3. Власов А.Б., Бувев С.А. Некоторые вопросы контроля судна в морском порту // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: морская техника и технология. 2016. № 3. С. 107-112.
4. Вылегжанин А.Н. Международное право. М.: Юрайт, 2009. 1012 с.
5. Броунли Я. Международное право. М., 1977. С. 208.
6. Закон федеральных судов Канады [Federal Courts Act, RSC 1985, с F-7]. URL: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/rsc-1985-c-f-7/latest/rsc-1985-c-f-7.html>
7. Закон Канады о морской ответственности [Marine Liability Act, SC 2001, с 6]. URL: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/sc-2001-c-6/latest/sc-2001-c-6.html>

---

<sup>7</sup> аффидевит – письменное показание или заявление, даваемое под присягой и удостоверяемое нотариусом.

8. Закон Канады о судоходстве [Canada Shipping Act, 2001, SC 2001, с 26]. URL: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/sc-2001-c-26/latest/sc-2001-c-26.html>
9. Закон о пересмотре законодательства и консолидации [Legislation Revision and Consolidation Act R.S.C. 1985, с. S-20]. URL: <http://canlii.ca/t/7vld>
10. Панкратова М.Е., Був С.А., Рашева Н.Ю. Правовой анализ ареста судна «Arctic Sunrise» в акватории арктического шельфа России // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 11А. С. 135-145.
11. Правила Федеральных судов Канады [Federal Courts Rules, SOR/98-106]. URL <https://www.canlii.org/en/ca/laws/regu/sor-98-106/latest/sor-98-106.html>
12. Правовая информация на официальном сайте Министерства юстиции Канады [Department of Justice Canada]. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca>
13. Сайт Канадского института правовой информации [Canadian Legal Information Institute]. URL: <https://www.canlii.org>
14. Уголовный кодекс Канады [Criminal Code, RSC 1985, с C-46]. URL: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/rsc-1985-c-c-46/latest/rsc-1985-c-c-46.html>

## The legal model of the arrest of ships in Canada

**Sergei A. Buev**

PhD in Technical Sciences,  
Senior Lecturer,  
Murmansk State Technical University,  
183010, 13, Sportivnaya st., Murmansk, Russian Federation;  
e-mail: decas@yandex.ru

### Abstract

The legal procedure related to the arrest of a vessel is one of the most complex areas of the law of the sea. For a ship owner or charterer, this is associated with huge financial losses. After all, every day the ship's downtime can cost the marine office tens of thousands of US dollars. This article deals with the law of the sea in the area of arrest of sea-going vessels. The task was to consider: how this institution is regulated in various countries that have direct contact with the Arctic. One such state is Canada, where these legal relations are enshrined in such regulations as the Federal Courts Act, the rules of federal courts, the law on shipping in Canada and others. As it turned out, the procedure of arrest of ships has many similar stages; they are similar to the procedure in such countries as (Norway, Russia, and USA). However, due to the fact that the legal system of Canada is different from the Russian one, it is necessary to further compare the judicial procedure for the arrest of marine property in Russia and Canada. Also there is a sample of the warrant for arrest in the article, which is issued by the designated officer, and is executed by the sheriff at the location of the ship.

### For citation

Buev S.A. (2018) Pravovaya model' aresta morskikh sudov v Kanade [The legal model of the arrest of ships in Canada]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 8 (9A), pp. 261-266.

### Keywords

Canada, ship, maritime law, maritime claim, arrest of ships, international convention, federal courts, solicitor, civil procedure, criminal code.

---

## References

1. Buev S.A. (2012) Riski moreplavaniya i morskogo strakhovaniya [Navigation and marine insurance risks]. *Mir transporta* [World of transport], 10, 4 (42), pp. 154-157.
2. Buev S.A. (2015) Nekotorye aspekty aresta morskikh sudov [Some aspects of arrest of ships] In: *Sbornik trudov konferentsii Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Materials of Murmansk state technical university conference].
3. Brownlie I. (1977) *Principles of public international law*. Moscow.
4. (2001) *Canada Shipping Act, SC 2001*. Available at: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/sc-2001-c-26/latest/sc-2001-c-26.html> (accessed 14 September 2018)
5. *Canadian Legal Information Institute*. Available at: <https://www.canlii.org> (accessed 14 September 2018)
6. (1985) *Criminal Code, RSC 1985*. Available at: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/rsc-1985-c-c-46/latest/rsc-1985-c-c-46.html> (accessed 15 September 2018)
7. *Department of Justice Canada*. Available at: <http://laws-lois.justice.gc.ca> (accessed 15 September 2018)
8. (1985) *Federal Courts Act, RSC 1985, c F-7*. Available at: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/rsc-1985-c-f-7/latest/rsc-1985-c-f-7.html> (accessed 14 September 2018)
9. *Federal Courts Rules, SOR/98-106*. Available at: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/regu/sor-98-106/latest/sor-98-106.html> (accessed 14 September 2018)
10. (1985) *Legislation Revision and Consolidation Act R.S.C. 1985, c. S-20*. Available at: <http://canlii.ca/t/7vld> (accessed 15 September 2018)
11. (2001) *Marine Liability Act, SC 2001, c 6*. Available at: <https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/sc-2001-c-6/latest/sc-2001-c-6.html> (accessed 14 September 2018)
12. Pankratova M.E., Buev S.A., Rasheva N.Yu. (2017) Pravovoi analiz aresta sudna "Arctic Sanraiz" v akvatorii arcticheskogo shel'fa Rossii [Legal analysis of the arrest of the vessel "Arctic Sunrise" in the arctic shelf waters of Russia]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 7 (11A), pp. 135-145.
13. Vlasov A.B., Buev S.A. *Nekotorye voprosy kontrolya sudna v morskome portu* [Some questions of control of ship in a sea port]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: morskaya tekhnika i tekhnologiya* [Herald of Astrakhan State Technical University. Series: Marine Engineering and Technologies], 3, pp. 107-112.
14. Vylegzhanin A.N (2009) *Mezhdunarodnoe pravo* [International law] Moscow: Yurayt Publ.