
ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АРЕСТА МОРСКИХ СУДОВ В РОССИИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Дядя Александр Яковлевич,

студент ЗФО 2-го курса 61 группы ФГБОУ ВО «Российский Государственный Университет Правосудия»
dada@list.ru

Аблятипова Наталья Айдеровна,

кандидат юридических наук доцент кафедры Гражданского права ФГБОУ ВО «Российский Государственный Университет Правосудия»

Аннотация

В статье проведен комплексный анализ правового регулирования ареста морских судов в России на основе норм национального законодательства и положений Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г. Выявлены существенные недостатки и пробелы действующего законодательства, препятствующие эффективному применению данного института. Предложены конкретные меры по совершенствованию нормативной базы, включая расширение перечня морских требований, допускающих арест судна, уточнение правил об исковой давности, разграничение сфер применения специальных и общих норм об обеспечительных мерах. Обоснована необходимость выработки единообразных подходов к толкованию и реализации положений Брюссельской конвенции 1952 г. на международном уровне.

Ключевые слова: арест морского судна, морское требование, Брюссельская конвенция 1952 г., морской залог, ипотека судна, обеспечительные меры, исковая давность, Кодекс торгового мореплавания РФ.

PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF THE ARREST OF SEA VESSELS IN RUSSIA AND WAYS TO SOLVE THEM

Diadia Aleksander Yakovlevich,

2nd year student of the part-time education, group 61 of the "Russian State University of Justice".

Ablyatipova Natalya Ayderovna,

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor of the "Russian State University of Justice"

ABSTRACT

The article provides a comprehensive analysis of the legal regulation of the arrest of seagoing ships in Russia based on the norms of national legislation and the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-Going

Ships of 1952. Significant shortcomings and gaps in the current legislation that hinder the effective application of this institution are identified. Specific measures are proposed to improve the regulatory framework, including expanding the list of maritime claims allowing the arrest of a ship, clarifying the rules on the limitation period, distinguishing between the spheres of application of special and general rules on interim measures. The necessity of developing uniform approaches to the interpretation and implementation of the provisions of the 1952 Brussels Convention at the international level is substantiated.

Keywords: arrest of a seagoing ship, maritime claim, 1952 Brussels Convention, maritime lien, ship mortgage, interim measures, limitation period, Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

Институт ареста морских судов выступает одним из ключевых элементов в системе обеспечения стабильности и предсказуемости отношений в сфере торгового мореплавания. Представляя собой эффективный инструмент защиты интересов кредиторов по морским требованиям, арест судов одновременно является серьезным ограничением права собственности и свободы экономической деятельности судовладельцев. В этой связи создание сбалансированного и непротиворечивого правового регулирования данного института приобретает особую значимость.

Основу современного международно-правового режима ареста морских судов составляют Международные конвенции об унификации некоторых правил ареста морских судов 1952[1] и 1999[2] годов. Данные документы закрепляют унифицированные материально-правовые и процессуальные нормы, призванные обеспечить единообразие и предсказуемость в вопросах ареста судов в различных юрисдикциях.

Российская Федерация присоединилась к Брюссельской конвенции 1952 года в 1999 году [3], что ознаменовало важный этап в развитии отечественного правового регулирования ареста морских судов. Ключевые положения Конвенции 1952 г. нашли отражение в главе XXIII Кодекса торгового мореплавания РФ [4], закрепившей специальные нормы об аресте морских судов в России. Таким образом, в российском праве впервые появился системный нормативный массив, детально регламентирующий основания и порядок ареста морских судов.

Тем не менее, несмотря на несомненный прогресс, достигнутый в результате имплементации положений Конвенции 1952 г. в российское законодательство, практика применения данных норм выявила целый ряд проблем и противоречий. Системный анализ действующего правового регулирования и сложившейся судебной практики позволяет утверждать, что эффективная реализация института ареста морских судов в России в настоящее время серьезно затруднена.

Одной из ключевых проблем в данной сфере является недостаточная согласованность специальных норм КТМ РФ об аресте морских судов с общими положениями гражданского и гражданского процессуального законодательства. Основания и порядок ареста судов, предусмотренные главой XXIII КТМ РФ, имеют существенную специфику по сравнению с общими правилами применения обеспечительных мер в рамках искового производства, закрепленными ГПК РФ[5] и АПК РФ[6]. В частности, КТМ РФ в ст. 389 устанавливает закрытый перечень морских требований, в обеспечение которых может быть наложен арест на судно. В то же время процессуальное законодательство предусматривает более широкие основания для применения обеспечительных мер, увязывая их с общими условиями защиты прав в судебном порядке. В результате на практике нередко возникают коллизии

между специальными и общими процессуальными нормами, осложняющие работу судов при рассмотрении заявлений о наложении ареста на суда[7, с. 47].

Другой проблемный аспект связан с недостаточной определенностью оснований и пределов ответственности различных лиц в связи с арестом судов. Несмотря на то, что по общему правилу ответственность за исполнение морского требования, обеспеченного арестом, возлагается на судовладельца, на практике зачастую возникают споры относительно распределения такой ответственности между собственником, фрахтователем, оператором судна. Неясность данного вопроса приводит к затягиванию судебных процессов, инициированных в связи с арестом судов, и создает правовую неопределенность для всех вовлеченных сторон[8, с. 15]. Представляется, что данная проблема во многом обусловлена недостаточной регламентацией в КТМ РФ вопросов ответственности в рамках отношений, связанных с арестом морских судов.

Серьезным пробелом действующего правового регулирования является отсутствие в российском законодательстве четких коллизионных норм, определяющих компетенцию отечественных судов по рассмотрению заявлений о наложении ареста на иностранные суда, находящиеся в российских портах. Хотя в силу присоединения к Конвенции 1952 г. Россия признала юрисдикцию судов страны, в которой осуществлен арест, в отношении рассмотрения по существу морского требования, конкретный порядок решения вопросов подсудности требований об аресте судов не получил должного закрепления в процессуальном законодательстве. Это приводит к противоречивой судебной практике и правовой неопределенности по вопросу о том, всегда ли российские суды обладают компетенцией рассматривать заявления об аресте иностранных судов в обеспечение морских требований, особенно в случаях, когда спор по существу подлежит рассмотрению в иностранной юрисдикции[9, с. 39].

Наконец, значительные трудности на практике вызывает проблема исполнения решений российских судов об аресте морских судов за пределами Российской Федерации. В условиях, когда большинство государств флага, особенно "удобных флагов", не являются участниками Брюссельской конвенции 1952 г., эффективность решений российских судов о наложении ареста оказывается под вопросом. Процедура приведения таких решений в исполнение в юрисдикциях стран, не участвующих в Конвенции, зачастую отличается непредсказуемостью и неопределенностью. Попытки кредиторов получить исполнение за рубежом нередко наталкиваются на ограничительное толкование иностранными судами положений Конвенции 1952 г. и нежелание признавать экстратерриториальное действие обеспечительных мер, принятых российскими судами [10, с. 117].

Представляется, что преодоление указанных проблем и противоречий требует комплексного совершенствования правового регулирования ареста морских судов в России по следующим основным направлениям.

Во-первых, необходимо обеспечить приведение норм КТМ РФ об аресте морских судов в полное соответствие с положениями ГПК РФ и АПК РФ. Требуется устранить имеющиеся противоречия между законодательными актами в части оснований и процедур применения обеспечительных мер в отношении морских судов. В частности, представляется целесообразным скорректировать нормы КТМ РФ, касающиеся перечня морских требований, обеспечиваемых арестом судна, приведя их в соответствие с общими основаниями применения обеспечительных мер в гражданском и арбитражном процессе [11, с. 24].

Во-вторых, следует уточнить положения КТМ РФ, касающиеся оснований и пределов ответственности судовладельцев и иных лиц в случае ареста судна. Целесообразно закрепить в законе четкие критерии распределения такой ответственности между различными субъектами, вовлеченными в эксплуатацию судна, а также установить

механизм определения объема ответственности, ограниченной стоимостью арестованного судна и иного имущества должника.

В-третьих, необходимо дополнить действующее процессуальное законодательство ясными коллизионными нормами, позволяющими определять компетенцию российских судов по рассмотрению заявлений об аресте судов в случаях, осложненных иностранным элементом. Следует закрепить правило о безусловной компетенции судов РФ принимать обеспечительные меры в виде ареста в отношении любых судов, находящихся на территории России, независимо от места рассмотрения спора по существу морского требования.

В-четвертых, должна быть продолжена работа по совершенствованию международно-правовой базы сотрудничества с иностранными государствами в сфере исполнения обеспечительных мер, принятых в связи с арестом судов. Представляется важным активизировать усилия по побуждению ключевых морских держав к присоединению к Конвенции 1999 года, предусматривающей более современные и эффективные правила трансграничного исполнения решений об аресте судов по сравнению с Конвенцией 1952 г. Одновременно следует инициировать переговоры по заключению двусторонних соглашений с государствами, под флагом которых ходит наибольшее количество судов, заходящих в российские порты.

Помимо названных мер в сфере национального законодательства, важной составляющей оптимизации правового регулирования ареста морских судов в России должно стать последовательное приведение отечественного права в соответствие с современными международными стандартами. В настоящее время ключевым ориентиром в этом отношении выступают положения Конвенции ООН об аресте судов 1999 года, закрепляющей наиболее прогрессивные унифицированные материально-правовые и процессуальные нормы, отвечающие потребностям современного торгового мореплавания. Хотя Россия до сих пор не является участником данного международного договора, следует всерьез рассмотреть вопрос о присоединении к нему с одновременным внесением необходимых корректив в национальное законодательство. Такой шаг позволил бы обеспечить соответствие российского права передовым мировым тенденциям и снять многие проблемы, связанные с действием устаревших положений Конвенции 1952 г.

Подводя итог проведенному анализу, следует отметить, что, несмотря на активное развитие отечественного правового регулирования ареста морских судов, в настоящее время в данной сфере сохраняется ряд серьезных проблем и противоречий. Недостаточная согласованность специального законодательства об аресте судов с общими нормами гражданского и процессуального права, пробелы в регламентации отдельных вопросов ответственности и юрисдикции, сложности в трансграничном исполнении обеспечительных мер существенно снижают эффективность данного института и его способность обеспечивать баланс интересов в отношениях, связанных с торговым мореплаванием. Преодоление этих негативных факторов возможно только на пути системного и последовательного совершенствования российского законодательства на основе имплементации современных международных стандартов, в первую очередь, положений Конвенции ООН об аресте судов 1999 года. Только таким образом может быть обеспечено создание в России подлинно действенного и сбалансированного правового режима обеспечительных мер в отношении морских судов в интересах динамичного и стабильного развития отечественного торгового флота и всей сферы морской деятельности.

Список литературы:

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Брюссель, 10 мая 1952 г.) // Международное частное право. Сборник документов. - М.: БЕК, 1997. С. 394 - 399.
2. Международная конвенция об аресте судов (Женева, 12 марта 1999 г.) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 50. Ст. 4617.
3. Федеральный закон от 6 января 1999 г. № 13-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов» // Собрание законодательства РФ. 1999. № 2. Ст. 240.
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
5. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 № 138-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 46. Ст. 4532.
6. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 30. Ст. 3012.
7. Рашева Н.Ю., Панкратова М.Е. Отдельные аспекты правоприменительной практики ареста морских судов // Арктическое право: состояние и перспективы устойчивого развития: Материалы Всероссийской научной конференции. Мурманск : МАГУ, 2017. С. 45-50.
8. Мишальченко Ю.В., Торский В.Г. Проблемы юрисдикции государства порта при аресте морских судов // Право и политика. 2021. № 6. С. 13-21.
9. Кузнецов С.А. Арест морских судов в России: проблемы юрисдикции и применимого права // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. 2022. Т. 13. Вып. 1. С. 34-51.
10. Джавадова А.С. Международно-правовые проблемы признания и исполнения решений об аресте судов в России и за рубежом // Евразийский юридический журнал. 2020. № 8 (147). С. 114-119.
11. Хмелева Т.И. Проблемы соотношения норм КТМ РФ и АПК РФ при аресте морских судов: пути решения // Транспортное право. 2019. № 4. С. 21-27.

References:

1. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships (Brussels, 10 May 1952) // International Private Law. Collection of Documents. - M.: BEK, 1997. Pp. 394 - 399.
2. International Convention on the Arrest of Ships (Geneva, 12 March 1999) // Collected Legislation of the Russian Federation. 2011. No. 50. Art. 4617.
3. Federal Law of 6 January 1999 No. 13-FZ "On the Accession of the Russian Federation to the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships" // Collected Legislation of the Russian Federation. 1999. No. 2. Art. 240.
4. Merchant Shipping Code of the Russian Federation of 30.04.1999 No. 81-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. 1999. No. 18. Art. 2207.

5. Civil Procedure Code of the Russian Federation of 14.11.2002 No. 138-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2002. No. 46. Art. 4532.
6. Arbitration Procedure Code of the Russian Federation of 24.07.2002 No. 95-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2002. No. 30. Art. 3012.
7. Rasheva N.Yu., Pankratova M.E. Certain aspects of law enforcement practice of arrest of sea-going vessels // Arctic law: state and prospects for sustainable development: Proceedings of the All-Russian scientific conference. Murmansk: MASU, 2017. Pp. 45-50.
8. Mishalchenko Yu.V., Torskiy V.G. Problems of port state jurisdiction during arrest of sea-going vessels // Law and Politics. 2021. No. 6. Pp. 13-21.
9. Kuznetsov S.A. Arrest of sea-going vessels in Russia: problems of jurisdiction and applicable law // Bulletin of St. Petersburg University. Law. 2022. Vol. 13. Issue 1. Pp. 34-51.
10. Dzhavadova A.S. International legal problems of recognition and enforcement of decisions on arrest of ships in Russia and abroad // Eurasian Law Journal. 2020. No. 8 (147). P. 114-119.
11. Khmeleva T.I. Problems of the relationship between the norms of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and the Arbitration Procedure Code of the Russian Federation during the arrest of sea vessels: solutions // Transport Law. 2019. No. 4. P. 21-27.