**Арест морских судов согласно Российскому законодательству**

**Русецкий Александр Евгеньевич**

По российскому законодательству судно может быть арестовано на основе морского требования, возникающего из обстоятельств, перечисленных в ст.389 Кодекса торгового мореплавания РФ от 30.04.1999г., в том числе в связи с буксировкой, а также предоставлением топлива для эксплуатации судна.

Согласно ст. 389 КТМ РФ морским требованием является любое требование в связи с:

 причинением ущерба при эксплуатации судна;

 причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

 осуществлением спасательной операции или любым договором о спасении;

 расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора Российской Федерации, закона или любого соглашения, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами;

 расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;

 любым договором использования судна;

 любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне;

 утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;

 общей аварией;

 лоцманской проводкой;

 буксировкой;

 предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;

 постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;

 портовыми и канальными сборами, сборами на других судовых путях;

 заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и уплачиваемыми от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносами по социальному страхованию;

 дисбурсментскими расходами, произведенными в отношении судна;

 страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному страхованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

 комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

 любым спором о праве собственности на судно или владения им;

 любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;

 зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера;

 любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна.

Эти же положения предусмотрены в пп. "i" и "k" п.1 ст.1 Международной Конвенции "Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов" от 10.05.1952 г., к которой Россия присоединилась в 1999 г. (далее по тексту - Конвенция).

В Конвенции говорится, что "морское требование" означает любое требование, возникающее из одного или нескольких следующих обстоятельств:

а) причинения убытков судном при столкновении или иным образом;

b) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией;

с) спасания;

d) договора об использовании или найме судна на условиях чартера или иным образом;

е) 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;

о) споров о праве собственности на судно;

p) споров между сособственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли;

q) ипотеки судна.

Как видно из вышеизложенного, обстоятельства, в связи с которыми может возникнуть морское требование, согласно Кодексу торгового мореплавания гораздо шире, чем те, которые указаны в Конвенции.

Российское законодательство охватывает более широкий круг отношений, в связи с которыми возникает морское требование. Например, КТМ РФ закрепляет, что морским требованием является требование в связи с расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба; в связи с портовыми и канальными сборами, сборами на других судовых путях; в связи со страховой премией.

Конвенция предусматривает, что ее положения применяются к любому судну, плавающему под флагом Договаривающегося государства, в пределах юрисдикции любого Договаривающегося государства. Кроме того, п. 2 ст. 8 вышеупомянутой Конвенции гласит, что судно, плавающее под флагом государства, не являющегося Договаривающимся государством, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого Договаривающегося государства по любым морским требованиям, перечисленным в ст.1 Конвенции, включая требования, указанные в пп. "i" и "k" п.1 ст.1 этой же Конвенции. Отсюда следует, что независимо от флага судна, в отношении которого возникает морское требование, к данным отношениям будет применяться вышеупомянутая Конвенция.

Согласно п.1 ст. 388 КТМ РФ, а также ст.4 Конвенции от 10 05.1952 г., арест судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Федерации осуществляется на основании постановления суда, арбитражного суда или управомоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования.

По российскому праву судно, в отношении которого возникло морское требование, может быть арестовано при условии, если лицо, которому судно принадлежит на праве собственности в момент возникновения морского требования, является ответственным по такому требованию и его собственником в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, или фрахтователь судна по бербоут-чартеру в момент возникновения морского требования является ответственным по такому требованию и в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, является его фрахтователем по бербоут-чартеру или собственником (пп.4, п.1 ст.390 КТМ РФ). В п. 4 ст. З Конвенции, которая имеет вышестоящую силу по отношению к российским нормативно-правовым актам, предусмотрено, что «если при фрахтовании судна на условиях бербоут-чартера фрахтователь, а не зарегистрированный собственник, несет ответственность по морскому требованию в отношении такого судна, лицо, имеющее требование, может арестовать это судно или другое судно, находящееся в собственности фрахтователя, в соответствии с положениями настоящей Конвенции, однако никакое другое судно, являющееся собственностью зарегистрированного собственника, не может быть арестовано по таким морским требованиям». В том же пункте, той же статьи Конвенции предусмотрено, что «положения настоящего пункта применяются к любому случаю, когда лицо, иное, чем зарегистрированный собственник судна, несет ответственность по морскому требованию в отношении такого судна».

Исходя из этого, мы можем судить, что в данном случае все зависит от обстоятельств: предъявить морское требование к фрахтователю или иному владельцу судна будет сложнее в силу того, что владелец судна изменился, такое требование может быть предъявлено к собственнику судна.

Необходимо обратить внимание, что в соответствии с п. 4 ст. 388 Кодекса торгового мореплавания РФ "судно может быть арестовано для получения обеспечения независимо от того, что в соответствии с юрисдикционной оговоркой или арбитражной оговоркой, предусмотренными соответствующим договором или иным образом, морское требование, по которому на судно наложен арест, подлежит рассмотрению в суде или арбитраже другого государства".

Из всего вышеизложенного можно сделать вывод о том, что со ссылкой на соответствующие статьи Кодекса Торгового Мореплавания и Международной Конвенции "Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов" от 10.05.1952 г. вы можете заявить морское требование, на основе которого в изложенном выше порядке на судно может быть наложен арест.