

давать объяснения сотрудникам контрольного органа о своем поведении и образе жизни; предварительно уведомлять данный орган об изменении места жительства, о выезде в другую местность на отдых, лечение или по другим личным делам на срок свыше двух недель⁶.

Кроме того, на осужденных с условным неприменением наказания могут возлагаться дополнительные обязанности ресоциализирующего характера. Так, условно осужденные обязаны в полном объеме отчитываться о своем поведении перед уголовно-исполнительной инспекцией и являться в инспекцию по ее вызову без ограничений периодичности явки. Выполнение условно осужденными установленных для них обязанностей учитывается уголовно-исполнительной инспекцией при решении вопроса о необходимости внесения представления в суд об отмене назначенного наказания⁷.

Установление в законе подобных обязанностей позволит осуществлять действенный контроль за поведением осужденных с условным неприменением наказания. Как уже говорилось, без законодательного закрепления этих обязанностей права уголовно-исполнительных органов по осуществлению контроля превратятся в юридическую фикцию.

Важным моментом, отраженным в проекте Уголовно-исполнительного кодекса, является установление порядка осуществления контроля и профилактического наблюдения за осужденными. Данное положение является весьма значимым с практической точки зрения, поскольку формирует принципиально новую, эффективную систему контроля за осужденными.

¹ См.: Музеник А. К., Уткин В. А., Филимонов О. В. Условное осуждение и отсрочка исполнения приговора. Томск, 1990. С.81–82.

² См.: Уголовный кодекс ФРГ. М., 1996. С.31.

³ См.: Хомич В. М. // Право и демократия: Межвуз. сб. науч. тр. Мн., 1994. Вып.6. С.99.

⁴ См.: Правовая концепция реализации (исполнения) мер уголовной ответственности в Республике Беларусь (проект Уголовно-исполнительного кодекса). Мн., 1996. С.101.

⁵ Там же. С.16.

⁶ Там же.

⁷ Там же. С.102.

М.И.САВЧЕНКО

АРЕСТ МОРСКИХ СУДОВ*

Под арестом имущества в гражданско-процессуальном законодательстве практически всех стран мира понимается задержание имущества должника, осуществляемое судом (арбитражем), направленное на ограничение права собственника или законного владения на распоряжение и пользование этим имуществом. Делается это для защиты интересов кредитора или требований любого другого истца. Так, согласно ст. 130 Гражданского процессуального кодекса Республики Беларусь (ГПК РБ), одной из мер обеспечения иска может быть наложение ареста на имущество или денежные суммы, принадлежащие ответчику и находящиеся у него или у других лиц.

Для производства ареста с целью получения обеспечения необходимо подать исковое заявление, добиться его принятия судом, уплатить госпошлину, а затем ходатайствовать об аресте, и если суд сочтет, что такая мера необходима для обеспечения последующего исполнения его решения, то он или судья единолично может на основании ст.131 ГПК РБ вынести определение об аресте, которое приводится в исполнение немедленно в порядке, установленном для исполнения решений суда. Подобные нормы содержатся в гражданско-процессуальном законодательстве России, Украины, стран Балтии и многих других государств мира.

Арест в торговом мореплавании – это принудительное задержание судна или груза на основании решения суда (арбитража). При этом если арест груза в большинстве случаев производится в порядке гражданско-правового судо-

* Окончание. Начало см.: "Вестник БДУ.Сер.3".1997. №2.

производства, то арест такой категории имущества, как морские суда, во многих прибрежных государствах имеет ряд специфических особенностей. Это обусловлено целым рядом таких факторов, как значительная стоимость судов, их способность самостоятельно перемещаться в пространстве и переходить из одной юрисдикции в другую и, наконец, тем, что задержание судна даже на краткое время может нанести его владельцу или фрахтователю значительные убытки.

Необходимо отметить, что арест морских судов преследует три основные цели. Прежде всего он представляет собой так называемую "промежуточную помощь" кредитору, предпринимаемую им для защиты своих интересов еще до начала судебного-арбитражного процесса. Так, по законодательству ряда стран, если должник не выставит надлежащего обеспечения и не предпримет других действий по защите своих интересов в установленный законом срок, арестованное судно может быть продано с торгов под надзором суда без рассмотрения спора по существу и требования кредиторов будут удовлетворены из полученного от продажи дохода.

Другой целью ареста судна является установление юрисдикции суда определенного государства. Законодательства довольно значительного количества морских стран предусматривают, что суд, вынесший решение об аресте судна, компетентен, а в ряде стран просто обязан рассмотреть спор и вынести решение по существу.

Третьей, а по значимости главной, целью ареста морского судна является принуждение должника выдать в установленном законом порядке требуемое кредитором обеспечение. Согласно законодательству абсолютного большинства государств мира, в случае предоставления должником обеспечения требуемого размера задержанное судно, как правило, подлежит немедленному освобождению.

Таким образом, арест судна представляет собой такую меру воздействия на должника посредством обращения в суд или иной правоприменительный орган, которая позволяет кредитору на любой стадии процесса, а по законодательству большинства стран и до его начала, принудить должника на законном основании без признания ответственности, отказа от средств защиты или права на ограничение ответственности с его стороны выставить обеспечение в удобной для кредитора и в установленной законом форме и, согласно законодательству некоторых стран, обеспечить рассмотрение спора по существу в конкретном суде с применением местного законодательства.

Однако законодательства различных стран по-разному регламентируют условия и процедуру ареста морских судов. Для преодоления этих разногласий на международном уровне, обусловленных особенностями гражданско-правового законодательства различных государств, еще 10 мая 1952 г. в Брюсселе была принята Международная конвенция по унификации процедуры ареста морских судов (далее – Конвенция), которая вступила в силу 24 февраля 1956 г. Ее участниками в настоящее время являются более 50 государств.

Конвенция ограничивает право наложения ареста на морские суда в обеспечение гражданского иска так называемыми "морскими требованиями", к которым относятся: ущерб, причиненный в результате столкновения; причинение личного вреда; спасание; договоры, относящиеся к использованию и найму судна; договоры о перевозке груза; ущерб, причиненный грузу или багажу; снабжение судов; расходы, связанные с эксплуатацией судна; общая авария; буксировка; лоцманская проводка; постройка и ремонт судна и оборудования, расходы на докование; зарплата капитана и команды; дисбурсментские расходы; споры, касающиеся собственности, владения и распоряжения судном и доходом от его эксплуатации; залог судна.

Список этот является достаточно широким и практически полностью охватывает все операции, связанные с морским судоходством. При предъявлении любого из этих требований судно должника может быть арестовано.

Следует особо подчеркнуть, что судно может быть арестовано только судом или иным правоприменительным органом в соответствии с законодательством государства-участника Конвенции. Так, согласно п.1 ст.7 Конвенции устанавли-

ливается юрисдикция суда, арестовавшего судно для рассмотрения спора по существу в соответствии с законодательством этой страны, если кредитор либо его контора находятся в стране, где произведен арест; либо требование возникло в результате столкновения судов или операции по спасанию и, наконец, если требование возникло из залога судна.

Ст.5 Конвенции устанавливает, что судно освобождается из-под ареста после предоставления достаточного обеспечения должником. Исключения составляют лишь случаи, когда судно было арестовано по требованиям в связи со спорами о праве собственности на судно и спорами нескольких собственников, перечисленных в ст.1 Конвенции. В указанных случаях суд может разрешить судовладельцу использовать корабль до предоставления надлежащего обеспечения. При этом, если стороны не договорятся о форме и размере обеспечения, то они будут установлены решением суда.

Следует подчеркнуть, что ч.3 ст.5 Конвенции оговаривает, что требование об освобождении судна в связи с выдачей надлежащего обеспечения не может быть ограничено как признание ответственности должником или его отказ от права ограничить свою ответственность. В этом выражается обеспечительный характер положений Конвенции, направленных к основной цели, – получению кредитором надлежащего обеспечения своих требований.

Защита прав судовладельца устанавливается отсылочной нормой ч.1 ст.6 Конвенции, предусматривающей, что кредитор несет ответственность за убытки, нанесенные должнику арестом судна, на основе положений законодательства государства-участника Конвенции, в чьей юриспруденции произведен арест судна.

Конвенция предусматривает, что судно государства, не участвующего в Конвенции, может быть арестовано в порту государства-участника по требованиям, предусмотренным ст.1 Конвенции или в соответствии с законодательством государства-участника.

Нельзя не обратить внимания на то, что Конвенция не устранила в законодательстве государств-участников многих различий в условиях и процедуре ареста судов и, как вытекает из содержания статей 3, 8, 9 и 10 Конвенции, ее целью не является введение общего международного режима ареста морских судов. В связи с этим в одних странах судно может быть арестовано только по морским требованиям, перечисленным в Конвенции и перенесенным в национальное законодательство. В других – арест судна возможен по иску, связанному с такими долговыми требованиями, по которым законодательством разрешается обращение взыскания на имущество должника, и по требованиям, связанным с залогом судна. Наконец, есть страны, где арест может быть произведен по любым долговым требованиям кредитора.

Для того чтобы арестовать судно, во многих странах требуется доказать наличие имущественного требования, т.е. доказать суду законность самого иска. В других странах, таких, например, как Бельгия, Голландия, судно практически может быть арестовано без предъявления каких-либо доказательств о наличии обоснованного требования и права на иск. В Германии для ареста судна необходимо доказать суду, что без ареста требования кредитора нельзя удовлетворить. И.еще. Есть страны, где для ареста судна достаточно сделать заявление под присягой о наличии таких требований.

Необходимо остановиться на особенностях ареста морского судна, когда требования кредитора не имеют прямой связи со страной, где предполагается арестовать судно. Например, когда ни истец, ни ответчик не находятся в данной стране, а также когда ни отправитель груза, ни его получатель, равно как и стороны договора купли-продажи товара или договора морской перевозки груза, не имеют связи с этой страной. В этом случае законодательства большинства стран либо прямо разрешают арест судна, либо такое разрешение сопровождается дополнительными для кредитора условиями. Это положение Конвенции неплохо было бы усвоить белорусским грузоотправителям и грузополучателям.

Важным вопросом является защита интересов собственника арестованного судна, которая сводится к тому, что лицо, по требованию которого судно арес-

товано, несет ответственность за любые убытки, причиненные собственнику необоснованным арестом судна или предоставлением им чрезмерного обеспечения. С целью защиты интересов законного владельца судна суд или иной правоприменительный орган могут в качестве условия ареста судна обязать лицо, заявившее требование об аресте, предоставить контробеспечение. Предоставление контробеспечения лицом, требующим ареста судна, направлено на защиту прав судовладельца.

Размер контробеспечения, предоставляемого кредитором для производства ареста, часто связывается с его возможностью наглядно доказать наличие имущественного требования, т.е. продемонстрировать суду законность самого иска. При этом есть страны, где отсутствие таких доказательств делает арест судна невозможным. По законодательству других стран недоказанность наличия имущественного требования значительно повышает размер контробеспечения.

Важно иметь в виду, что ответчику предоставляется право требовать от кредитора через суд возмещения всех убытков, нанесенных ему в результате необоснованного ареста его судна или требования о выставлении чрезмерного обеспечения.

Представляется, что настало время унифицировать международные правила, относящиеся к аресту морских судов. Сближение норм, регламентирующих условия и процедуру ареста и освобождения морских судов, будет содействовать защите интересов всех участников международного торгового оборота и морского судоходства. Правда, уже предпринимаются определенные шаги в этом направлении. Так, Международный морской комитет (ММК) начал подготовку предложений по изменению или даже полной замене Международной конвенции 1952 г. Завершение этой работы будет значительным вкладом в совершенствование международного морского права.