Юридичні науки

УДК 346.91:341.96

Логінов Олег Володимирович
кандидат технічних наук, доцент
Одеський національний морський університет
Логинов Олег Владимирович
кандидат технических наук, доцент
Одесский национальный морской университет
Loginov Oleg
Candidate of Technical Sciences, Assistant Professor
Odesa National Maritime University

Закусілов Артем Сергійович
студент
Науково-навчального морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету
Закусилов Артем Сергеевич
студент
Научно-учебного морского гуманитарного института
Одесского национального морского университета
Zakusilov Artem
Student of the
Educational and Scientific Maritime Institute of Humanities of
Odesa National Maritime University

АРЕШТ МОРСЬКОГО СУДНА. СУЧАСНИЙ СТАН ДАНОГО ІНСТИТУТУ В УКРАЇНІ
АРЕСТ МОРСКОГО СУДНА. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ДАННОГО ИНСТИТУТА В УКРАИНЕ

ARREST OF A MARINE SHIP. CURRENT STATE OF THIS INSTITUTE IN UKRAINE

Анотація. *Стаття присвячена висвітленню однієї з актуальних проблем морського права стосовно питання арешту морського судна в Україні, а також аналізу міжнародних норм, чинного українського законодавства, окремих питань судової практики, точок зору провідних юристів для аналізу інституту арешту морських суден в Україні. Арешт морського судна – це не лише процесуальний інститут, а інститут морського права, у якому зустрічаються норми як матеріального, так і процесуального характеру, тобто основною метою арешту судна є стимулювання особи, яка має відповідати за морською вимогою, забезпечити виконання відповідного зобов'язання. Однак на практиці в Україні склалося так, що сам по собі арешт судна вже вважається ефективним запобіжним заходом у господарському процесі, засобом забезпечення цивільного позову а й засобом забезпечення цивільно-правового зобов'язання.*

Ключові слова: *арешт морського судна, морська вимога, інститут морського права, цивільно-правове зобов'язання, конвенція, Кодекс торговельного мореплавства України.*

Аннотация. *Статья посвящена освещению одной из актуальных проблем морского права по вопросу ареста морского судна в Украине, а также анализа международных норм, действующего украинского законодательства, отдельных вопросов судебной практики, точек зрения ведущих юристов для анализа института ареста морских судов в Украине. Арест морского судна - это не только процессуальный институт, а институт морского права, в котором встречаются нормы как материального, так и процессуального характера, то есть основной целью ареста судна является стимулирование лица, которое должно отвечать по*

морскому требованию, обеспечить выполнение соответствующего обязательства. Однако на практике в Украине сложилось так, что сам по себе арест судна уже считается эффективным мерой пресечения в хозяйственном процессе, средством обеспечения гражданского иска но и средством обеспечения гражданско-правового обязательства.

Ключевые слова: *арест морского судна, морское требование, институт морского права, гражданско-правовое обязательство, конвенция, Кодекс торгового мореплавания Украины.*

Summary. *The article is devoted to the coverage of one of the pressing problems of maritime law regarding the arrest of a seagoing ship in Ukraine, as well as an analysis of international norms, current Ukrainian legislation, certain issues of judicial practice, points of view of leading lawyers for analyzing the institute of seizure of seagoing ships in Ukraine. The arrest of a sea vessel is not only a procedural institute, but an institute of the law of the sea, in which norms of both material and procedural nature are encountered, that is, the main purpose of arresting a vessel is to encourage the person who must meet the maritime requirement to ensure compliance with the relevant obligation. However, in practice in Ukraine it turned out that by itself the arrest of a vessel is already considered an effective measure of restraint in the economic process, a means of securing a civil claim, but also a means of securing a civil liability.*

Coastal States have their own national rules that regulate relations with regard to the arrest of ships. In different countries, these rules can vary considerably, but they can have quite a lot in common. In the modern world there is a clear trend of unification of law. It is clear that the full unification of law, including maritime, is impossible and unlikely to be necessary, but the settlement of such differences is a necessary need that has long been practiced by the international maritime community.

Key words: *arrest of a marine ship, maritime claim, institute of maritime law, civil-law obligation, convention, Merchant Shipping Code of Ukraine.*

Прибережні держави мають власні національні правила, які регулюють відносини стосовно арешту суден. В різних державах ці правила можуть значно відрізнятися, а можуть мати досить багато спільного. В сучасному світі є чітка тенденція уніфікації права. Зрозуміло, що повна уніфікація права, в тому числі морського, неможлива та навряд чи потрібна, проте урегулювання таких відмінностей – це необхідна потреба, яка вже давно практикується міжнародним морським суспільством.

Досить легко зрозуміти труднощі, які виникають у пострадянському суді в Україні, пов'язані з вирішенням питань у справах про арешт судна.

Ці труднощі мають глибоке концептуальне коріння. Перш за все, постає питання про співвідношення міжнародного і внутрішнього права. Це питання просте лише на перший погляд, а насправді навколо нього йде багато дискусій. Такі дискусії мають далеко не тільки теоретичне наукове значення, а викликають значний інтерес у практикуючих юристів, оскільки відіграють суттєву роль у формуванні правових позицій у конкретних справах [1, с. 8].

Для досягнення зазначеної мети створюються міжнародні договори. У цій галузі діють дві конвенції: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, прийнята в Брюсселі 10.05.1952 р., та Міжнародна конвенція про арешт суден, прийнята в Женеві 12.03.1999 р. Доцільною та більш коректною тенденцією в сучасному світі є вищий пріоритет міжнародного права над національним. Відповідні норми цих конвенцій по-різному регулюють відносини стосовно арешту суден. Якщо у ст. 2 Брюссельської конвенції, до якої, до речі, приєдналася Україна, встановлюється пріоритет національного права над міжнародним, то у ст. 2 Женевської конвенції простежується положення про пріоритет міжнародного права над національним [1, с. 9-10].

Таким чином, в Україні стосовно арешту морських суден має пріоритет національне право. Міжнародні конвенції встановлюють досить

стійкі, але мінімальні стандарти, тому акцентуємо увагу на регулюванні арешту морських суден національним правом.

Арешт морського судна в національному праві України

В першу чергу, слід відзначити, що міжнародні норми стають нормами національного права, коли положення міжнародних договорів вносяться до національних правових систем.

У країнах, де діє практика дуалістичного шляху імплементації міжнародного права, норми міжнародних договорів стають нормами також національного права. Моністичний метод імплементації передбачає безпосередню імплементацію норм міжнародних договорів у національне право без внесення змін до їх правового походження. Лише в окремих випадках необхідна згода парламентів, коли норми міжнародних договорів регулюють особливо важливі відносини. В Україні закріплена саме така схема імплементації норм міжнародних договорів. Законом «Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна» від 07.09.2011 р. Україна впровадила положення цієї Конвенції до свого національного законодавства [2, с. 12].

Однак це вимагало прийняття норм внутрішнього права, які привели б національне право у відповідність до міжнародних стандартів. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна» від 20.12.2011 р. вніс лише дві зміни до українського права: до ст. 16 Господарського процесуального кодексу України (далі – ГПК України), а також до ст. 114 Цивільного процесуального кодексу України (далі – ЦПК України). Ці зміни однаково закріплювали, що справи про арешт морських суден для забезпечення морської вимоги розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна.

Крім того, така дія як арешт морського судна регулюється Кодексом торговельного мореплавства України (далі – КТМ України). Ст. 41-47 КТМ України спеціально присвячені інституту арешту суден, але згідно з п. 1 ст. 14 КТМ України вони могли стати правовою підставою арешту суден лише під прапором України. Це обмеження знято відповідно до вищезгаданої ст. 2 Брюссельської конвенції [2, с. 13-15].

Таким чином, в українському праві сформувався правовий інститут арешту морських суден за морськими вимогами. З одного боку, це процесуальний інститут, який закріплюється процесуальними кодексами як засіб забезпечення позову, а також використовується для визначення підсудності, а саме виключної підсудності. З іншого боку, це матеріально-правовий інститут забезпечення зобов'язання, точніше стимулювання до забезпечення чи навіть виконання зобов'язання. Дана тенденція спостерігається в багатьох розвинених країнах.

Як вважає Мельников М. та Селіванов М. морське право традиційно вважається переважно частиною торговельного (або господарського) права. Відповідно, процедура арешту суден регулюється, насамперед, нормами господарського процесуального права [3, с. 2].

Насправді, особливістю судноплавства є те, що судно може легко пересуватися з однієї юрисдикції до іншої, а вантажовласник має всі підстави вважати, що його правам загрожує реальна небезпека, коли судновласник не ліквідує свої борги. Таким чином, вимоги про арешт суден заявляють на підставі ст. 43-1, 43-2 ГПК України.

Окрім того, варто пам'ятати, що морське право – це самостійна комплексна галузь права, тому обов'язково потрібно перевіряти, чи відповідає вимога про арешт морського судна умовам ст. 41-43 КТМ України. Справа в тому, що арешт морського судна для забезпечення морської вимоги в цілому можливий лише на підставах, передбачених у ст.

42 КТМ України, але не за кожною морською вимогою, а лише з дотриманням умов, закріплених у ст. 43 КТМ України [4, с. 3-4].

Звісно, правове регулювання та практика арешту суден за морськими вимогами (як в Україні, так і в інших країнах Чорноморського басейну) не стоять на місці. Зокрема, Турецька Республіка оголосила про приєднання до Женевської конвенції про арешт суден. Взагалі, Туреччина показала приклад серйозного ставлення до міжнародного морського права. 25.03.2017 р. парламент Туреччини ратифікував безліч міжнародних морських конвенцій, окрім вищезгаданої. Конвенція про морські застави й іпотеки 1993 р. та Конвенція про працю в морському судноплавстві 2006 р. – найважливіші з-поміж інших. До речі, відносини щодо арешту суден регулюються не лише вищезгаданими, але й багатьма іншими морськими конвенціями.

Конвенцію 1952 року не слід застосовувати у відносинах, де діє національне право України. Арешт морського судна – це інститут морського права, найважливішим джерелом якого є Кодекс торговельного мореплавства України. Ми вже так багато написали про арешт морських суден, що тут можна обмежитись зауваженням про те, що у КТМ України є ціла глава «Арешт суден» (ст.ст. 41 – 47). Так, після того як Україна стала членом Конвенції 1952 року, найбільш далекоглядні дослідники та практики зауважили, що Конвенцію слід поважати, а також втілити в українському законодавстві, а саме у КТМ України, норми, що полегшували б ведення справ про арешт морських суден.

Висновок. Заради об'єктивності слід зазначити про наявність неузгодженості між чинними в Україні нормами матеріального права, які регламентують арешт морського судна та містяться в Брюссельської конвенції та КТМУ, а також нормами процесуального права, які містяться в ГПК України від 06.11.1991 р. №1798 XII. Зокрема, ГПК України не передбачає окремої процедури арешту морського судна на забезпечення

морської вимоги, яка відрізняється від арешту іншого майна. У зв'язку з цим ГПК України надає можливість арештувати морське судно навіть не для забезпечення морської вимоги. Водночас у новому ГПК України, прийнятому 03.10.2017 р., у розділі 10 прямо передбачається необхідність наявності морської вимоги для арешту морського судна, за відсутності якої в арешті морського судна буде відмовлено. Таким чином процесуальне законодавство приведено у відповідність до положень вищезгаданих норм матеріального права, відокремлюючи правовий інститут арешту морського судна від правового інституту арешту іншого майна, тим самим підкреслюючи його особливість.

Ясна річ, що в кожному конкретному випадку доводиться аналізувати також інші правові норми, особливо норми міжнародного приватного права, оскільки у справах про арешт суден, зазвичай, є іноземний елемент. Очевидно, що все це створює значні складнощі для суддів. Звісно, з часом судова практика арешту морських суден в Україні дещо стабілізувалася.

По-перше, юрисдикція, де можна заявити вимогу про арешт морського судна, визначається лише місцезнаходженням судна: порту, де перебуває судно, або порту реєстрації судна (проте останній варіант є вельми сумнівним). Угоди між сторонами морського спору про юрисдикцію, де розглядатимуться вимоги про арешт судна, можливі лише гіпотетично.

По-друге, ускладнення або неможливість виконання рішення у справі про морську вимогу без арешту судна – це взагалі неабияка умовність у відносинах щодо арешту морських суден, оскільки основною метою цього інституту є стимулювання судновласника до надання іншого забезпечення морської вимоги (грошового депозиту або гарантії, або до погашення відповідного боргу).

Насправді, потрібно визнати, що концепція арешту морських суден за морськими вимогами погано вписувалася у правове поле України. Особливо

це стосується принципу пропорційності забезпечення вимоги. Цей принцип українського права суперечить основним цілям інституту арешту суден, оскільки саме обставина непропорційності може стати головним стимулом для судновласника надати забезпечення морської вимоги. Дійсно, іноді за вимогами на зовсім незначні суми може бути арештоване судно, яке коштує мільйони. Таким чином, судновласник забезпечує вимогу шляхом надання грошового депозиту або гарантії банку та відправляє судно в рейс заробляти кошти, необхідні для покриття всіх його витрат, у тому числі можливого стягнення за морською вимогою. Щоправда, новим Господарським процесуальним кодексом передбачається вилучення з принципу пропорційності у разі надання вимоги про арешт морського судна.

Здається, що приєднання України до вищезгаданої Женевської конвенції стало б кроком вперед, до того ж багато її положень вже сприйняті українським морським правом.

Література

1. Паліюк В. П., Брильов О. А. Особливості судового арешту судна(вантажу) / Адвокат. — 2001. — № 1-2. — С. 8-10.
2. Антоненко Л. В. Арест морского судна: проблемы законодательного разрешения и пути регулирования / Предпринимательство, хозяйство и право. — 2003. — № 4. — С. 12-15.
3. Мельников М., Селіванов М. Особливості арешту морських суден в Україні. Юридична Газета online. 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://yur-gazeta.com
4. Кодекс торговельного мореплавства України / Відомості Верховної Ради України. — 1995. — N 47-52. — Ст. 349.
5. Господарський процесуальний кодекс України / Відомості Верховної Ради України. – 1992. - № 6-7. - Ст.40.

6. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські сдуна 1952р. / Відомості Верховної Ради України. – 2011. — N 3702-VI. – Ст. 18.
7. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна» / Відомості Верховної Ради України. – 2012. - N 29. – Ст. 342.
8. Закон України «Про внесення змін у деякі законодавчі акти України про правову охорону інтелектуальної власності» / Відомості Верховної Ради України. — 2003. — N 35. — Ст. 271.
9. Закон України «Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень» / Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 11. — Ст. 140.